Retour expéditeur: IBSR, Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - 15 juin 1998 - Bureau de dépôt Bruxelles X - autorisation de fermeture n° 10/825

Belgique | België
P.P.
BRUXELLES
10/825

via secura

N° 43 - Juin / Juillet / Août 1998

IBSR

Revue trimestrielle de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière

Et votre ceinture?

P&V ASSURANCES

La ceinture, le bon réflexe

IBSR

- A vélo en toute sécurité
- Eviter les files en deux-roues
- Etude des accidents mortels

pages

4 **Brèves...** Le monde de la sécurité routière en un clin d'oeil.

7 **En bus, ça roule.** Dès la prochaine rentrée scolaire, la Région wallonne lance sa nouvelle campagne dont le thème est le transport scolaire. Découvrons-la en compagnie du Petit Spirou!

8 **Bus Bob.** Les festivals d'été approchent et Bob ne pouvait bien sûr pas les manquer. Dans le bus Bob, les festivaliers peuvent faire un tour avec le simulateur de conduite et remporter de nombreux cadeaux en participant au jeu Bob.

10 **La ceinture, le bon réflexe.** Si aucun doute ne subsiste quant à l'utilité de la ceinture, certains sont encore réticents à la porter. Gros plan sur une campagne qui ne devrait même pas exister!

13 **Circulez les enfants, il y a tout à voir!** Le premier conseil communal d'enfants a vu le jour en 1987. Souvent ces élus en herbe ont inscrit à leur agenda politique une amélioration de la sécurité routière. L'IBSR a dès lors décidé de publier un guide destiné aux animateurs de ces conseils communaux.

14 **A vélo en toute sécurité.** Dans le cadre des contrats de prévention et de sécurité, l'IBSR a lancé un programme sur le contrôle technique des vélos. Son objectif: convaincre les cyclistes de l'utilité de disposer d'un vélo en bon état et les inciter à (faire) effectuer les réparations nécessaires.

17 **Réveillez le VITAL qui est en vous!** Faites connaissance avec VITAL, le jeune conducteur, né en Brabant wallon, qui respecte les limites de Vitesse et ne conduit pas quand il consomme de l'ALcool.

18 **Place aux cyclistes!** Le vélo est de nouveau à la mode. La sécurité doit dès lors être une préoccupation de premier ordre, d'où une campagne de sensibilisation pour les automobilistes et les cyclistes et de nombreuses mesures qui doivent rendre la vie des cyclistes plus facile.

20 **Vélocation et Bikebus'ters.** A la demande de la Commission européenne, un projet de recherche des possibilités de remplacement des courts déplacements en voiture par des déplacements à pied ou à vélo a vu le jour. Présentation de certains exemples à l'étranger.

22 **Eviter les files en deux-roues.** Celui qui reste bloqué quotidiennement dans les embouteillages rêve parfois d'échanger sa voiture contre une moto. Celle-ci permet d'éviter les files... en respectant néanmoins un certain nombre de règles de base.

23 **Caravane: éviter les zigzags.** Une caravane est une maison d'une tonne attachée à l'arrière de la voiture. Il vaut mieux en tenir compte. Quelques conseils pour arriver à bon port avec sa maison sur roues.

24 **Jiditva '98.** En octobre, les Journées Internationales sur la Sécurité Routière ont lieu à Bruxelles. Nous vous donnons une vue d'ensemble du vaste programme.

25 **Etude des accidents mortels.** Une meilleure connaissance des facteurs d'accidents peut empêcher les accidents mortels. Compte rendu d'une étude sur les causes des accidents mortels dans notre pays.

26 **Sur le terrain.** Expositions, foires et événements relatifs à la sécurité routière dans le pays...

via secura

est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl,
chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles.
Tél. 02/244.15.11 Fax 02/216.43.42 E-mail: info@ibsr.be Internet: www.ibsr.be

Editeur responsable: ..... *Christian Van Den Meersschaut*
chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles.
Rédacteur en chef: ..... *Benoit GODART*
Ont collaboré à ce numéro: ..... *Tony BORGERS, Anne-Valérie DE BARBA, Werner DE DOBBELEER, Ruddy DIELEMAN, Anne-Marie GALLOY, Benoit GODART, Jan PELCKMANS, Miran SCHEERS, Jan VAN SEVEREN, Marc VANSNICK, Bénédicte VEREECKE*
Abonnements: ..... *Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17*
Couverture: ..... *IBSR*
Maquette: ..... *TAM TAM*
Impression: ..... *Joh. Enschedé Belgium.*

ISSN : 0755-9010

Les articles publiés dans cette revue peuvent être reproduits dans d'autres publications, pour peu que soit mentionnée clairement leur provenance.
Le contenu des annonces publicitaires n'engage en rien la rédaction.

Touring fête son anniversaire

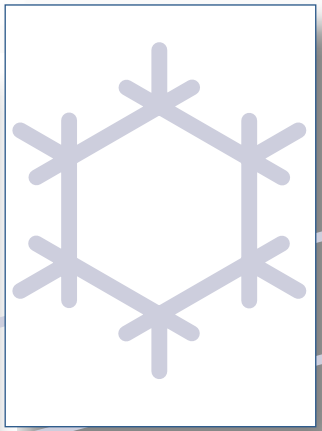
L'organisation de dépannage Touring Secours fête cette année son cinquantième anniversaire.

L'idée de créer un service mobile d'assistance aux automobilistes a germé juste après la Seconde Guerre Mondiale. Les routes se trouvaient alors en piteux état et la signalisation était (quasi) inexistante. Le Royal Automobile Club de Belgique prit alors l'initiative de s'attaquer directement aux problèmes sur le terrain. Il y a donc 50 ans, les premiers motards de Touring Secours grimpaient sur leurs motos jaunes et commençaient à secourir les automobilistes restés en rade au bord de la route. Entre-temps, Touring peut s'enorgueillir d'avoir effectué près de 15 millions de dépannages et l'organisation a grandi en une entreprise qui comprend 878.000 membres et dont les automobilistes ne pourraient plus se passer aujourd'hui.

Source: Touring Secours

La climatisation en question

Plus de 90% des véhicules neufs sont climatisés aux Etats-Unis et au Japon. Si le taux d'équipement atteint aujourd'hui près de 20% en Europe, ce chiffre atteindra probablement 60% en l'an 2000. Le système de climatisation permet notamment à l'automobiliste de conduire dans des conditions d'attention et de détente nettement supérieures, ce qui est un énorme avantage sur le plan de la sécurité. Par contre, selon une étude réalisée à la demande de l'ADEME en France (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), la consommation moyenne en ville d'un véhicule équipé de la climatisation augmente de 15% (+ 1,8l/100 km) s'il roule au diesel et de 26% (+ 2,5l/100 km) s'il roule à l'essence. Cela signifie pour le parc actuel belge une importante émission supplémentaire de CO_2 (400.000 tonnes par an chez nos voisins français!). En outre, les systèmes de climatisation utilisaient des fluides frigorigènes qui, en raison de fuites, dégradaient l'atmosphère, et plus particulièrement la couche d'ozone. Heureusement, la situation semble s'être améliorée depuis que de nombreux pays ont signé, en 1987, le Protocole de Montréal qui prévoit entre autres la réduction et, à terme, l'interdiction de ces substances polluantes.



Source: Tam Tam

Dring Dring 98

A la grande satisfaction de Pro Vélo, l'association organisatrice de l'événement, l'édition 98 de Dring Dring a connu un beau succès malgré le mauvais temps. La première partie s'est déroulée le dimanche 3 mai: diverses activités liées à la pratique du vélo ont été organisées dans le parc du Cinquantenaire. La seconde partie avait lieu le mercredi 6 mai: près de 2500 adeptes de la petite reine ont participé à la journée "A vélo au travail et à l'école". En fin d'après-midi, plusieurs prix ont été décernés, notamment le Vélo d'Or destiné à récompenser la commune la plus dynamique en matière de politique cycliste. Il a été attribué à Bruxelles-Ville et plus particulièrement à l'Echevin de l'Environnement Michel Van Roye. Le prochain événement sur l'agenda de Pro Vélo est à présent le Grand-Prix Eddy Merckx (version familiale) qui se déroulera le dimanche 30 août.

Source: Pro Vélo

Le RER enfin sur les rails

Depuis 1993, le projet de construction du RER (Réseau Express Urbain) semblait sur une voie de garage. Ce projet a pour but de mettre à la disposition des navetteurs une alternative valable à l'usage de la voiture particulière dans un rayon de 30 km autour de la capitale, qui en serait ainsi désengorgée. Tout le monde l'estimait indispensable mais personne ne savait comment le financer (son coût est estimé à 65 milliards FB).

A la mi-mars, un syndicat d'étude composé de la SNCB, la Stib, les TEC et De Lijn a remis son rapport en la matière. Il propose de financer les infrastructures ferroviaires par la création d'une financière RER, alimentée à la fois par le secteur public et privé via un emprunt. En outre, les quatre sociétés assumeraient les investissements en matériel roulant et les pouvoirs publics financeraient les investissements routiers.

Concrètement, le syndicat propose l'élaboration d'un réseau comportant 6 lignes ferrées (avec 4 trains par heure pendant les heures de pointe) et 5 lignes de bus en site propre pour compenser le manque d'infrastructure ferroviaire. Les premiers RER devraient rouler dès 2002 et en 2008, le réseau devrait être complet. Bien entendu, la mise en place du RER s'accompagnerait de mesures de réduction du trafic automobile: plan de circulation, fiscalité accrue, péage urbain...

Airbag intelligent...

De plus en plus de voitures sont désormais pourvues d'airbags, et même d'airbags latéraux. Les développements sont nombreux dans ce domaine, notamment avec l'introduction intensive de l'électronique. Dans ce domaine, la principale évolution est indubitablement l'arrivée de l'airbag "intelligent". En effet, grâce à des capteurs, celui-ci sait si le siège passager est occupé ou non. S'il ne l'est pas, seul le coussin gonflable du conducteur sera actionné en cas d'accident. En outre, des jauges de contrainte permettent à l'airbag de connaître le poids et la taille de l'occupant ainsi que la position de recul du siège. De cette façon, les personnes de petite taille encourent moins de risques de lésions provoquées par l'impact de l'airbag. Ces premières applications sont attendues en 1999.

... et nouveau pictogramme

Lorsque la voiture est équipée d'un airbag passager, il est formellement interdit d'installer, côté passager, un enfant dans un siège dos à la route.

Afin de prévenir les parents, les constructeurs apposent dans la voiture, à un endroit visible lors-

qu'on ouvre la portière de droite, un pictogramme. Celui-ci a récemment été modifié lors du GRSP (réunion d'experts sur la sécurité passive) à Genève. Nous vous présentons ici la nouvelle version du pictogramme en question.

Source: GRSP

Les compteurs sous surveillance

Reprenant un projet de 1993, deux députés ont introduit une proposition de loi contre les infractions liées au traficotage des compteurs de véhicules d'occasion. Chaque année, près de 650.000 véhicules d'occasion sont vendus dans notre pays. Or le principal fléau dans ce commerce est l'abaissement volontaire du nombre réel de kilomètres parcourus par le véhicule. Si le projet de loi aboutit, les auteurs de manipulations seront passibles d'une peine de prison d'un mois à un an et/ou d'un amende de 26 à 3000 FB (à multiplier par les décimes additionnels). Les députés préconisent une triple inscription du kilométrage: sur le carnet d'entretien du véhicule, sur le certificat de visite de l'inspection technique automobile et sur le document qui constate la vente du véhicule. L'installation d'une boîte noire qui permettrait de garantir la fiabilité du compteur est aussi envisagée avec insistance.

Source: Tam Tam

125 cc: dangereux?

En Allemagne, le nombre de motocyclistes tués a augmenté d'environ 10% au cours du premier semestre de l'année dernière par rapport à la même période, une année auparavant. Par contre, le nombre total de tués sur les routes pendant la même période a légèrement baissé. Le nombre de motocyclistes gravement blessés a également subi une hausse de 10%. Peut-être la cause réside-t-elle dans la nouvelle réglementation pour les conducteurs de motos de 125 cc: celles-ci peuvent maintenant être conduites dès l'âge de 16 ans avec, il est vrai, une limitation de vitesse à 80 km/h. En France, où une réglementation semblable est entrée en vigueur le 1 juillet 1996, on est arrivé aux mêmes constatations: le nombre de motocyclistes tués a augmenté de 12% par rapport à 1996 et le nombre de blessés graves a connu une hausse similaire. Le nombre de tués parmi les conducteurs de 125 cc a même augmenté de 22%! L'âge moyen des conducteurs de 125 cc décédés avoisine 30 ans.

De l'électricité dans l'air d'Ostende

Pour lutter contre la pollution, le véhicule électrique semble avoir de plus en plus la cote dans notre pays. Ainsi, le 16 mars, l'administration de la ville d'Ostende a mis en service vingt Peugeot 106 Electric. Ce contrat de location de huit véhicules particuliers et de douze véhicules utilitaires constitue un jalon important dans la nouvelle politique de mobilité prônée par la ville. Cherchant à véhiculer une image de ville propre et agréable à vivre, les vingt Peugeot 106 sont destinées à l'ensemble des services urbains. Le soir, tous les véhicules retournent au parking spécialement aménagé avec des bornes de recharge et le lendemain, ils repartent! Ils présentent une capacité de charge de 300 kg, une vitesse de pointe de 90 km/h et une autonomie de 75 km, soit nettement plus que la distance quotidienne moyenne parcourue par le Belge.

Source: Ville d'Ostende

Malaise soudain en voiture

En Finlande, un accident mortel sur 10 se produit parce que le conducteur se sent tout à coup mal. En 1996, il s'est avéré que la cause de 25 des 242 accidents mortels était un malaise soudain, telle une crise cardiaque. Entre 1994 et 1996, 67 accidents mortels avaient été provoqués par un malaise, contre 24 entre 1991 et 1993. En d'autres termes, ce chiffre a quasi triplé. Parmi les conducteurs de plus de 60 ans, un accident sur trois est dû à un malaise soudain.

Source: Gendarmerie

Vade-mecum roulage

La nouvelle édition du vade-mecum "roulage" est sortie chez Kluwer Editorial. Cet ouvrage de poche est destiné aux agents verbalisants qui y trouveront tous les articles de réglementation sur la circulation routière, avec leur objet, classés de manière systématique. C'est en quelque sorte une aide précieuse pour trouver sur place l'article de loi enfreint par l'usager de la route. Son prix varie selon le nombre d'exemplaires commandés (entre 120 et 230 FB).

Informations: Kluwer Editorial, Mme Monique Gobeaux, Kouterveld 2, 1831 Diegem.

Source: Kluwer

La voiture vue par ces dames!

Lors du dernier Salon de l'Auto, les femmes étaient mises à l'honneur durant une journée (voir Via Secura n°42) et Peugeot en a profité pour organiser un concours sur le thème "Femme & Design". Trois questions étaient posées aux représentantes de la gent féminine.

La première avait trait aux accessoires que ces dames voudraient voir intégrés au véhicule idéal. La réponse la plus souvent citée est le réfrigérateur, suivi de la navigation par satellite et du coffret pour la trousse de maquillage. Quelques-unes font preuve d'une originalité de bon aloi. Ainsi, certaines voudraient disposer d'un écran TV au dos de leur siège pour que les petits puissent s'amuser tandis que d'autres verraient bien leur voiture équipée de phares qui s'allument en fonction de la luminosité

ou d'une carrosserie dont la couleur varie également selon la luminosité!

Dans la deuxième question, on leur demandait de comparer la voiture idéale avec un objet, une personne ou un animal. Bon nombre de femmes ont choisi un animal et notamment le kangourou (performances, sobriété et rangement), la panthère (beauté et liberté) ou le dromadaire (on aura deviné pourquoi).

Enfin, la dernière question se rapportait à la voiture de demain. Beaucoup imaginent une voiture moins polluante, sûre et entièrement recyclable. La gagnante a même comparé la voiture idéale à... la Comète de Halley, c'est-à-dire rapide, unique, attendue, visible de loin, belle et mystérieuse. Elle a ainsi remporté une voiture avec laquelle, espérons-le, elle atteindra des vitesses moins prodigieuses que la Comète!

Source: Tam Tam

Plus de conduteurs du dimanche...

La Commission européenne envisage avec insistance l'harmonisation des interdictions de conduire pour les poids lourds. La nouvelle interdiction serait valable le dimanche et les jours fériés de 7 à 22 heures (minuit en été). Jusqu'à maintenant, les pays membres sont encore assez loin d'une uniformisation puisque seuls sept pays sur les Quinze interdisent aux camions de circuler le dimanche. La Commission estime que ces disparités coûtent la somme de 120 milliards de FB chaque année. La nouvelle législation permettrait d'en économiser la moitié.

... ni de conduteurs en contravention

Par ailleurs, la Commission propose que des contrôles techniques inopinés puissent être effectués sur les poids lourds afin de vérifier qu'ils respectent bien les normes de sécurité. Ces contrôles-surprises pourraient se dérouler partout: sur la route ou les parkings, dans les ports et même au siège des transporteurs. En cas de défectuosité, le camion devrait être réexaminé dans un centre technique avant d'être éventuellement retiré de la circulation.

Pied malin?

Roulerons-nous bientôt tous avec un "pied malin" qui empêche notre voiture de dépasser les limitations de vitesse? Si cela ne tient qu'à la Suède, oui! En effet, une expérience sur l'Adaptation Intelligente de la Vitesse (AIV) dans une petite ville suédoise a montré que la quasi totalité des participants étaient enthousiastes. Le système consiste à bloquer la pédale d'accélérateur lorsque le conducteur veut rouler trop vite. Après l'expérience, tout le monde s'accordait à dire qu'un tel régulateur de vitesse accroît la sécurité. La moitié évoquait un confort accru et les trois-quarts estimaient que la pression mentale était moins forte. Un participant sur deux préférait le pied malin par rapport aux lois physiques sur la route. Contrairement aux systèmes de contrôle de l'extérieur, le limiteur de vitesse intelligent favorise la responsabilisation de l'automobiliste. L'industrie automobile suédoise et l'agence pour la sécurité routière se sont déjà proposées d'effectuer une étude à plus grande échelle. L'année prochaine, 5000 voitures seront équipées d'un limiteur de vitesse en Suède. Bien que l'industrie de l'automobile soit encore partagée quant aux limiteurs de vitesse, l'Union européenne est encline à collaborer à ce projet. En Belgique, Langzaam Verkeer a organisé une table ronde sur le pied malin et dans le même temps, un projet d'étude de l'IBSR en collaboration avec l'Université de Gand sur la plate-forme sociale des limiteurs techniques est en cours.

Le casque évite les bobos à vélo

Au printemps dernier, la compagnie d'assurances ABB lançait, en collaboration avec l'IBSR, une campagne sur le casque vélo afin de contribuer à l'accroissement de sa popularité. L'objectif est de faire du casque un élément fiable auprès des jeunes cyclistes parce que leur constitution, leur comportement routier influencé par leur goût du jeu et leur penchant à prendre des risques les rend davantage vulnérables.

Ces dernières années, le port du casque vélo a, doucement mais sûrement, le vent en poupe. La question reste ouverte quant au lien direct avec diminution du nombre de jeunes victimes parmi les cyclistes, même si une étude américaine a montré que le casque diminuait le risque de lésion à la tête de 75% et le risque de lésion cérébrale de 85%. Celui qui porte un casque court en tout cas moins de risques d'avoir de gros bobos...

Source: ABB Assurances

Un atelier-vélo à Soignies

Proposé par la Ligue des Familles dans le cadre de son projet de sécurité routière, l'atelier-vélo de Soignies apprend aux jeunes de la commune à circuler à vélo dans leur ville. En septembre 1997, un groupe d'enfants a ainsi appris, six mercredis de suite, à déjouer les pièges de la circulation. En mars de cette année, deux nouveaux ateliers ont démarré, l'un pour les débutants, l'autre afin de perfectionner les stagiaires de l'année précédente. Sous la férule de l'animateur, les enfants apprennent d'abord à se déplacer en groupe puis, progressivement à se déplacer seul en tenant compte des différents paramètres de la circulation. Au-delà du respect du code de la route, l'apprentissage d'une conduite préventive est au centre de toutes les activités. L'objectif à long terme est d'amener les enfants à se déplacer de façon autonome à vélo, tant pendant les vacances que pendant la période scolaire. En effet, pour la Ligue des Familles, apprendre à se déplacer seul à vélo, c'est aussi prendre confiance en soi et prendre sa place dans la société. Un stage d'été sur le même thème est en projet: il aura lieu du 10 au 14 août.

Renseignements: Claudine Borremans, tél. 067/34 04 66.

Nouveau décret pour réorganiser le transport scolaire

En bus, ça roule!

Dès la rentrée scolaire, la Région wallonne lancera une nouvelle campagne avec la complicité du Petit Spirou. Cette fois-ci, ce sont les transports en commun qui seront mis à l'honneur, dans le cadre d'un décret qui réorganise le transport scolaire.

Chaque année, la rentrée des classes signifie pour tous les élèves des écoles fondamentales et secondaires les retrouvailles avec les copains et copines, l'accueil des nouveaux, faire connaissance avec de nouveaux enseignants…

C'est aussi retrouver la cohue matinale du chemin de l'école. Les plus chanceux, vivant à proximité de l'école, peuvent s'y rendre à pied ou en vélo. Pour les autres, la voiture ou les transports en commun sont nécessaires.

Nouveau décret

La Région wallonne est responsable des transports scolaires. C'est pourquoi, à son initiative, un nouveau décret réorganise ce secteur dans le sud du pays.

Les objectifs de ce décret sont d'offrir le meilleur service possible aux élèves, parents et établissements en assurant, sur tout le territoire wallon, une offre de transport public pour permettre de se rendre vers l'établissement scolaire le plus proche pour les options et le réseau choisis.

Le décret organise également les synergies avec le groupe TEC, puisqu'une partie importante du transport scolaire s'effectue déjà sur des lignes régulières des TEC.

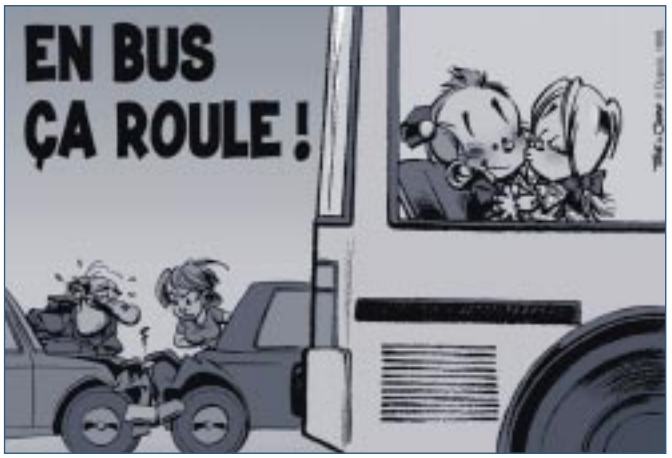
Service public…

Le transport scolaire est un service public. C'est pourquoi, dans tous les cas, le coût à charge des parents se limite au prix d'un abonnement TEC, plafonné à un montant maximal selon le degré d'enseignement. A partir du troisième enfant, une réduction de 50% est accordée. Pour les élèves de l'enseignement spécial, le service est entièrement gratuit.

… et meilleur moyen de transport

Le bus est bien souvent le meilleur moyen de transport vers l'école: quelque 500 accompagnateurs(trices) assurent la prise en charge et la sécurité – surtout pour les plus jeunes -, c'est aussi un lieu de rencontre et d'échange entre jeunes. En ville, de plus en plus de sites propres pour les bus assurent la rapidité et l'efficacité des transports en commun. Enfin, il décharge parents, proches ou voisins de la lourde tâche d'accompagnement jusqu'aux grilles de l'école et il permet de réduire les encombrements et l'insécurité créés par la présence de véhicules privés en surnombre aux abords de l'école à l'entrée et à la sortie des classes.

Pour la rentrée 1998, la Région wallonne, avec la complicité du Petit Spirou, invitera, par sa campagne d'affichage "En bus, ça roule" à préférer les transports en commun pour se rendre à l'école. Pour la sécurité et le bien-être de tous.



Source: Région wallonne

Renseignements pratiques

TEC INFO:
Liège-Verviers: 04/361.94.44
Namur-Luxembourg: 081/25.35.55
Charleroi: 071/23.41.15
Mons: 065/38.88.15
Brabant wallon: 010/23.53.53

Informations d'ordre général

M.E.T.
Direction du Transport scolaire
Avenue Reine Astrid, 9
5000 NAMUR
Tél.: 081/72.77.33
Fax: 081/72.77.13

La campagne Bob d'été et le bus Bob

Bob aux festivals de l'été

Cette année se déroule, pour la troisième fois consécutive, une campagne d'été contre l'alcool au volant. Comme l'été est aussi synonyme de période de festivals, nous avons jugé opportun de nous installer avec Bob sur les sites où ils sont situés. Dans le bus Bob récemment relooké, les festivaliers peuvent effectuer un petit tour avec le simulateur de conduite et sur le stand du magazine Teek, de superbes prix sont à gagner en participant au jeu Bob.

Tout est permis, rien n'est (quasi) interdit: telle pourrait être la devise des festivals de l'été. Toutefois, s'éclater n'est drôle que si vous disposez d'un Bob qui, à la fin de la nuit, peut vous ramener en sécurité à la maison.
Afin de promouvoir Bob auprès des festivaliers, l'IBSR, le Groupe Arnoldus et Teek parcourent le pays avec un bus et un stand de promotion.

Simulateur de conduite
Notre objectif est que le bus Bob, rien que par sa présence au début du festival, attire l'attention des jeunes visiteurs sur le problème suivant: "si nous devons rentrer en voiture tout à l'heure, nous ferions mieux de choisir déjà un Bob ou de ne pas boire d'alcool".

Mis à notre disposition par Ford, le bus Bob est équipé d'un simulateur de conduite. Ce simulateur de conduite attire le public et permet en outre de sensibiliser les festivaliers à la problématique de l'alcool au volant. La simulation porte sur un trajet de 2,6 km au cours duquel on parcourt les 800 premiers mètres parfaitement sobre. Ce n'est qu'après que la conduite sous l'influence de l'alcool est simulée (rétrécissement du champ visuel, ralentissement des réflexes). Il est également possible de conduire par mauvais temps, comme la neige, le brouillard et la pluie, de manière à pouvoir rencontrer les difficultés supplémentaires que cela implique. Celui qui effectue un trajet à bord du simulateur reçoit une brochure dans laquelle il trouvera de plus amples renseignements sur les risques, les dangers et les conséquences possibles de la conduite sous l'emprise de l'alcool.

On a aussi pensé aux spectateurs: ceux-ci peuvent suivre ce qui se passe sur deux écrans de télévision qui sont installés dans le bus: sur l'un d'eux, on voit le trajet parcouru, et sur l'autre, on voit le chauffeur filmé par une caméra fixe.
Une installation musicale et vidéo se trouve également dans le bus; elle peut être employée dans le cadre de programmes éducatifs ou lors de salons et de journées consacrés à la sécurité routière.

Alcootest
Outre le simulateur de conduite, le bus Bob dispose aussi d'un appareil destiné à tester l'alcoolémie, le test Bob. Ceux qui ont bu quelques verres et souhaitent malgré tout prendre le volant peuvent se rendre au bus Bob et tester leur alcoolémie.
Les personnes négatives recevront, en guise de récompense, un porte-clés Bob et un bon pour une boisson rafraîchissante à échanger dans une des boutiques Seca. Ceux dont l'alcootest est positif se verront conseiller de se faire reconduire par un Bob.

Jeu Bob
Grâce à la collaboration du magazine Teek, destiné aux jeunes, il est également possible de tester le jeu Bob. Ses règles sont basées sur le jeu OXO.

Le but est que deux festivaliers s'affrontent pendant un laps de temps pour former, le plus souvent possible, le mot Bob sur un grand tableau prévu à cet effet.

Outre un set Bob composé d'un T-shirt, d'une casquette, d'un porte-clés et d'un numéro de Teek, le vainqueur peut gagner un des prix suivants: un voyage pour deux personnes en République Dominicaine, des mini-trips à Barcelone, Prague ou Paris, 8 raccordements à Internet (pour un an) ou 100 cassettes vidéo (e.a. Trainspotting, Full Monty...). Les lauréats du concours seront connus dans le numéro de Teek du mois d'octobre (date de parution: 22 septembre).

Bob sur Internet: www.bob.be
Tant le bus que le jeu Bob seront présents dans une trentaine de festivals. La liste complète peut être consultée sur le site Internet Bob de l'IBSR (www.bob.be). Ceux qui veulent absolument obtenir un prix peuvent également jouer au jeu Bob sur ce site. Bonne chance à tous.

Miran SCHEERS

Le bus Bob après l'été

Une fois les festivals d'été terminés, le bus Bob sera utilisé par l'IBSR dans le cadre d'actions locales, régionales et provinciales, où l'on vise une combinaison de la surveillance et de la sensibilisation, ainsi qu'à l'occasion de la participation à des week-ends et des salons sur la sécurité routière. Les organisateurs de fêtes, de soirées dansantes ou d'événements consacrés à la sécurité routière, ainsi que les services de police et de prévention peuvent également faire appel à ce petit bus lors de leurs initiatives éducatives ou préventives en matière d'alcool au volant.
Les écoles ne seront prises en considération que si la présence du bus Bob est intégrée dans un projet global éducatif de sécurité routière. Toutes ces initiatives doivent être principalement orientées vers le public cible des jeunes conducteurs.

Pour toutes ces activités, l'IBSR dispose d'une équipe Bob dont la collaboration est possible grâce au soutien de Seca et du groupe Arnoldus. Le bus ne sera prêté sans équipage qu'à de très rares exceptions.

Le site Bob (www.bob.be) contient également de plus amples informations sur les conditions de location du bus Bob.

Liste des festivals où le stand et/ou le bus Bob seront présents:

27/06 - 28/06	Couleur Café	Bruxelles
27/06	Rock Herk	Herk-de-Stad
27/06	Soirée Jeunes	Namur
02/07	Parkconcerten	Hasselt
03/07	Parkconcerten	Deurne
04/07	Polé Polé	Oostakker
04/07	Open Tropen	Vosselaar
04/07	Rock Werchter	Werchter
08/07	Parkconcerten	Schilde
09/07	Parkconcerten	Lierre
10/07 - 11/07	Dour Festival	Dour
10/07 - 12/07	Cactusfestival	Bruges
12/07	Sjockfestival	Gierle
18/07	Axion Beach Rock	Zeebrugge
19/07	Kneistival	Knokke-Heist
19/07- 21/07	Francofolies	Spa
22/07	Parkconcerten	Ostende
24/07 - 25/07	Kneistival	Knokke-Heist
30/07	Parkconcerten	Courtrai
30/07-31/07	Sfinks festival	Boechout
31/07 - 02/08	Lokerse feesten	Lokeren
01/08 - 02/08	Suikerrock	Tirlemont
05/08	Parkconcerten	Grammont
07/08	Strandfuif	Glabbeek
07/08 - 09/08	Folk Dranouter	Dranouter
07/08 - 09/08	Lokerse feesten	Lokeren
13/08 - 15/08	Marktrock	Louvain
15/08	Boogiewood	Buggenhout
18/08	Parkconcerten	Saint-Nicolas
21/08	Parkconcerten	Geel
22/08	Boerenrock	Kortenaken
22/08 - 23/08	Maanrock	Malines
24/08	Zomerfestival	Waregem
25/08	Parkconcerten	Roulers
28/08 - 29/09	Pukkelpop	Hasselt
31/08	Parkconcerten	Alost

Une campagne qui ne devrait même pas exister!

La ceinture: le bon réflexe

Aucun doute ne subsiste quant à l'utilité de la ceinture de sécurité. Considérée comme le meilleur moyen de protection en voiture, elle a déjà sauvé la vie d'innombrables personnes partout dans le monde. On considère d'ailleurs que la ceinture augmente les chances de survie en cas d'accident de 50%. Pourtant, certains sont encore réticents à la porter. C'est pourquoi l'IBSR et P&V Assurances consacrent une nouvelle campagne à cette problématique.

On ne peut pas dire que le problème de la ceinture de sécurité est un problème récent (ce qui rend d'autant plus impardonnable celui qui ne la boucle pas). En effet, la première campagne consacrée à ce thème a eu lieu en 1971. Quatre ans plus tard (le 1er juin 1975), le port de la ceinture devenait obligatoire aux places avant. Ensuite, le 1er janvier 1991,

ce fut au tour des passagers arrière de devoir boucler leur ceinture. La réglementation a été revue pour la dernière fois en 1996, notamment pour les enfants de moins de 12 ans et les cas de dispense.

La Belgique à la traîne

L'enquête internationale SARTRE réalisée en 1996 montre pourtant que la Belgique obtient des résultats plus médiocres en matière de port de la ceinture que ses voisins directs. Ainsi, indépendamment du type de route sur laquelle ils circulent, les Belges sont les moins enclins à boucler leur ceinture.

Une enquête réalisée par Marketing Unit en décembre 1997 dans notre pays corrobore cette tendance. En effet, elle révèle que seulement 69% des conducteurs portent la ceinture en ville. Ce pourcentage monte à 76% sur route et atteint 79% sur autoroute, ce qui est encore loin de la perfection.
La situation est légèrement meilleure pour les passagers avant: 75% déclarent porter régulièrement la ceinture en ville, 79% sur route et 81% sur autoroute.
Par contre, la situation laisse franchement à désirer aux places arrière: seuls 45% portent la ceinture en ville, 48% sur route et 49% sur autoroute.
Il ressort également de l'enquête que les femmes et les personnes âgées sont les plus enclines à boucler leur ceinture.

Pourquoi tant de réticence?

Les raisons évoquées pour ne pas boucler la ceinture restent inchangées depuis des années: ce sont principalement la gêne et le manque de liberté de mouvement. Viennent ensuite la paresse, la négligence et le fait de ne pas y penser. Il existe aussi un lien entre le port de la ceinture, la longueur du trajet et le type de route.

On pense davantage à boucler sa ceinture lors de longs trajets et sur autoroute.

La ceinture vous attache à la vie

Le rôle premier de la ceinture consiste à empêcher que les occupants de la voiture soient projetés vers les parois internes ou les uns vers les autres, mais également qu'ils soient éjectés du véhicule. En effet, en cas de choc frontal, l'énergie cinétique vous projette vers l'avant avec une violence inouïe, que vous soyez assis à l'avant ou à l'arrière du véhicule. Ainsi, un occupant qui n'a pas sa ceinture est propulsé vers l'avant avec une force qui équivaut à 35 fois son poids (ce qui représente une masse de plus ou moins 2,5 tonnes pour un adulte de 75 kg).
Or, le fait d'être éjecté du véhicule multiplie par 10 la probabilité d'être tué par rapport aux occupants qui sont retenus par leur ceinture. En outre, ceux-ci courent 75% de risques en moins d'encourir de graves lésions à la tête et 61% à la cage thoracique. Mieux vaut donc rester à l'intérieur du véhicule!

On comprend maintenant mieux pourquoi tant d'efforts sont mis en œuvre pour inciter les derniers réfractaires à ne plus délaisser leur ceinture.

Port de la ceinture en Belgique et dans les pays voisins

	France	Allemagne	Pays-Bas	**Belgique**
Autoroute	94%	91%	84%	**72%**
Route	91%	88%	78%	**65%**
Ville	78%	81%	64%	**57%**

Sur base des données d'accidents de 1996, on estime que si tout le monde était attaché en voiture à l'avant comme à l'arrière, il y aurait environ 11.000 victimes en moins sur nos routes:				
210	décédés en moins	sur un total de	1356	(-15,5%)
1627	blessés graves en moins	sur un total de	11.121	(-14,5%)
9186	blessés légers en moins	sur un total de	55.682	(-16,5%)
11.023	**victimes en moins**	**sur un total de**	**68.259**	**(-16,1%)**

Ces efforts sont d'autant plus nécessaires que la ceinture est la plus efficace à une vitesse entre 20 et 55 km/h, donc en agglomération, là où les gens la portent... le moins!

L'airbag, un complément, pas un substitut

L'équipement sophistiqué des voitures actuelles, et notamment l'airbag, ne dispense en aucun cas le conducteur ou le passager de boucler sa ceinture de sécurité. L'airbag n'est qu'un complément de la ceinture pour la protection de la tête et du thorax contre les chocs avec le volant ou le tableau de bord, mais n'est ni destiné ni capable de remplacer la ceinture de sécurité.

Les femmes enceintes et les enfants aussi

Depuis 1996, on ne prévoit plus de dispense pour les femmes enceintes. En outre, la dispense pour les personnes plus petites qu'1m 50 n'est plus valable pour les passagers, ce qui veut dire que les enfants de plus de trois ans doivent toujours s'attacher en voiture. Les bambins de 0 à 3 ans ne doivent l'être que s'il y a un siège pour enfants dans la voiture (obligatoire à l'avant et vivement recommandé à l'arrière). Pour de plus amples renseignements à ce sujet, demandez la brochure gratuite "Hé! Ne m'oubliez pas! à l'IBSR, tél.: 02/244.15.17).

En fin de compte, seules les personnes suivantes sont dispensées:

- les conducteurs plus petits que 1,50 m;
- les conducteurs qui effectuent une marche arrière;
- les chauffeurs de taxi, lorsqu'ils transportent un client;
- les livreurs lorsqu'ils chargent ou déchargent des marchandises à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre;
- les personnes porteuses d'une dérogation délivrée, en raison d'une contre-indication médicale grave, par le Ministre des Communications, ou son délégué ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par l'instance compétente de ce pays;
- les conducteurs et passagers des véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie.

Source: VOLVO

Sensibilisation

La campagne sur la ceinture de sécurité comprend deux volets: le premier a lieu du 1er juin au 7 juillet et le second se déroulera du 22 septembre au 25 octobre.
L'objectif de la campagne est de faire du port de la ceinture (tant à l'avant qu'à l'arrière) un automatisme (d'où le slogan "La ceinture, le bon réflexe").
Le ton choisi est délibérément humoristique du fait de l'absence de nécessité de convaincre les gens du bien-fondé et de l'utilité de la ceinture de sécurité à l'aide d'arguments rationnels. Nul n'est besoin d'observer l'affiche pendant un long moment pour constater que la ceinture est... indispensable! De plus, l'humour passe mieux et modifiera plus facilement le comportement du groupe cible composé surtout d'hommes jeunes.
Outre les traditionnelles affiches et affichettes (ces dernières sont également disponibles dans les agences P&V Assurances), trois spots radio musicaux seront diffusés aux heures de grande écoute sur les radios de la RTBF du côté francophone.
Une annonce paraîtra également dans les revues suivantes: Ciné Télé Revue, Le Moniteur de l'Automobile, Magazine Canal +, Télé-Moustique et Touring.
Enfin, nos productions télévisuelles ("Contacts" sur la RTBF et "Ça Roule" sur RTL) consacreront plusieurs émissions au thème de la campagne.

Politique pénale

En examinant les facteurs qui inciteraient les personnes qui ne portent pas toujours la ceinture à le faire, on constate que les contrôles routiers et les amendes (plus lourdes) viennent en tête. S'il ne faut pas non plus l'exagérer, l'importance d'une politique pénale et de poursuites efficaces ne doit donc pas être sous-estimée.
Les services de police et de gendarmerie collaboreront à cette campagne en organisant des contrôles, aussi bien préventifs que répressifs, au cours desquels 300.000 exemplaires d'un dépliant et d'un autocollant spécialement conçus pour cette campagne seront distribués.
Afin de soutenir ces contrôles policiers supplémentaires et d'obtenir un effet maximal en matière d'influence du comportement, la collaboration des parquets a également été requise. Ceux-ci accorderont plus d'attention aux infractions liées à la ceinture de sécurité.

Bref, tous les moyens sont mis en œuvre afin de convaincre les dernières personnes réticentes de boucler leur ceinture, car après tout, ça ne prend pas de temps, ça ne fait pas mal, ça ne coûte rien... et ça peut sauver une vie!

Benoit GODART

Les services de police doivent-ils donner le bon exemple?

L'article 35 du code de la route stipule que les conducteurs et passagers des véhicules prioritaires sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité lorsque la nature de leur mission le justifie. Les véhicules prioritaires sont les véhicules munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial. Il n'est toutefois pas nécessaire que ceux-ci fonctionnent pour justifier la dispense du port de la ceinture.

Cela signifie que les gendarmes et les policiers communaux ne sont pas toujours tenus de porter la ceinture de sécurité pendant leurs missions. En outre, cette dispense n'est pas uniquement valable pour les missions urgentes. Elle peut l'être aussi pour des missions d'un autre type, dont le bon déroulement peut être entravé par le port de la ceinture.

Il en résulte que bon nombre de voitures de police, dont les occupants ne portent pas la ceinture, circulent tous les jours, ce qui est tout de même étonnant vu la protection que la ceinture apporte en cas d'accident. De plus, ce sont ces mêmes agents de police qui doivent attirer l'attention des occupants des voitures sur l'importance du port de la ceinture de sécurité.

Outre un certain nombre d'inconvénients pratiques, les policiers affirment qu'il existe un risque, lors de l'exécution d'une mission au départ routinière, qu'un incident inopiné se produise et que, la ceinture étant trop gênante, ils ne puissent pas réagir assez promptement ou ne puissent éviter à temps le danger immédiat.
Que la gendarmerie et la police puissent être confrontés à de tels risques est indéniable. Toutefois, nous souhaitons placer la question suivante au centre des discussions: le risque de rencontrer de tels incidents inopinés et le danger engendré par la gêne due à la ceinture sont-ils à ce point importants que la protection offerte par celle-ci en cas de manoeuvres inattendues ou d'accident en devient négligeable?

Nous ne le pensons pas. En outre, nous pouvons nous attendre à ce que le port de la ceinture chez les policiers lors de certaines missions de routine aient un effet considérable sur le comportement des automobilistes et de leurs passagers. Le policier et le gendarme représentent en effet l'autorité et ont une fonction importante: servir d'exemples à la population. Les contrôles policiers en matière du port de la ceinture n'en seront que plus persuasifs: il sera en effet plus facile pour le policier qui porte sa ceinture de convaincre un automobiliste ou ses passagers de l'utilité de celle-ci.

Aux Pays-Bas, on en est en tout cas persuadé. Ainsi, des autocollants ont été apposés sur les camionnettes de la police, avec l'inscription suivante: "Ceinture de sécurité: la police aussi la boucle". Il va de soi qu'avec une telle inscription, les occupants de ces véhicules peuvent difficilement faire autrement que de porter leur ceinture. Un certain nombre de policiers ont certes décollé l'autocollant de leur véhicule mais il n'y ont finalement pas échappé: ils en ont immédiatement reçu un nouveau.

Miran SCHEERS

Conseils communaux d'enfants et mobilité

Circulez les enfants, il y a tout à voir!

Souvent, ces élus en herbe ont inscrit à leur agenda "politique" une amélioration de la sécurité routière des enfants dans la commune. Preuve, s'il est encore nécessaire, de l'impact des problèmes de circulation sur les plus jeunes.
Les idées de projets se sont donc bousculées au sein des commissions sécurité routière: brochures, autocollants, animations... ont été conçus par ces enfants pour sensibiliser leurs petits congénères et les adultes au danger de l'insécurité routière. Ces idées présentent l'avantage de mettre le doigt sur des situations que les plus petits perçoivent comme dangereuses alors que leurs aînés ne les avaient pas vues sous cet angle. Les enfants ont également formulé des propositions et adressé des demandes précises aux conseils communaux d'adultes. Les revendications les plus fréquentes concernent l'aménagement de pistes cyclables, de ralentisseurs, de pistes de sécurité et de parkings pour vélos ainsi que l'instauration d'interdictions de stationnement[2].

Guide pratique
Il était dès lors intéressant de proposer aux animateurs de ces conseils communaux d'enfants un guide pratique.
Ce guide, intitulé "Circulez les enfants, il y a tout à voir", a été réalisé par la cellule éducation routière de l'IBSR, à l'initiative du Ministre wallon des Affaires intérieures et de la Fonction publique, Monsieur Bernard Anselme, et de la Direction Générale des Pouvoirs Locaux (DGPL).

La publication a été distribuée au cours de séances d'informations auxquelles toutes les communes de la Région wallonne ont été conviées.

Mobilité et sécurité routière
Le guide est scindé en deux thèmes: la sécurité routière et la mobilité. Ces deux parties présentent diverses activités dont certaines ont déjà été réalisées dans des communes et d'autres ne demandent qu'à être concrétisées. Chacune est consacrée à un mode particulier de déplacement: la marche, le vélo, les transports en commun ou la voiture.

La brochure se veut avant tout un ensemble de pistes à exploiter. L'objectif n'est donc pas d'enfermer les conseils dans une structure et de livrer aux enfants une activité prête à être organisée. Le but est d'émettre des suggestions et de donner des informations utiles (sur la législation ou l'organisation d'activités par exemple).

De plus, les démarches proposées doivent être adaptées au contexte local: dans une commune rurale peu desservie par les transports en commun, les enfants n'ont pas les mêmes modes de déplacement que dans une ville. De même, selon l'importance du trafic, les types d'aménagements déjà réalisés, le relief et la répartition des pôles d'attraction des enfants, la mobilité et les problèmes d'insécurité routière varient. Chaque conseil communal est donc libre de modifier les propositions d'activités à sa guise.

Mobilité et citoyenneté
Apprendre à partager des infrastructures communes (routes, transports en commun...), à respecter des règles de sécurité routière, c'est participer à une forme de citoyenneté.
De même, apprendre à poser des choix de mobilité pour le respect de l'environnement et le désencombrement de nos rues, c'est aussi apprendre à être citoyen. Mobilité, citoyenneté: les deux notions semblent être irrémédiablement liées.
Les conseils communaux d'enfants en sont la meilleure preuve!

Anne-Valérie DE BARBA

[1] *En 1997, on dénombrait en Wallonie une cinquantaine de conseils communaux d'enfants.*
[2] *Voir "Le vade-mecum des conseils communaux d'enfants et de jeunes". Bruxelles: Fondation Roi Baudouin, 1997, p. 30.*

Destiné avant tout à sensibiliser les plus jeunes aux questions de citoyenneté et au fonctionnement de la démocratie, le premier conseil communal d'enfants a vu le jour à Waremme en 1987. Depuis lors, d'autres communes ont décidé de s'inspirer de cet exemple[1] si bien que de nombreux petits conseillers sont aujourd'hui investis d'une tâche importante: représenter les intérêts de leurs électeurs au sein du pouvoir communal.

Grande opération avec le VSPP[1]

A vélo en toute sécurité!

Place aux cyclistes? Oui, mais aux cyclistes bien équipés. Ainsi, dans le cadre des contrats de prévention et de sécurité, l'IBSR a dispensé une formation sur le contrôle technique des vélos aux coordinateurs communaux. Ceux-ci ont ensuite relayé l'information aux assistants de prévention et de sécurité chargés d'effectuer les contrôles préventifs de vélos. Le but? Convaincre les cyclistes de l'utilité de disposer d'un vélo bien équipé et les inciter à (faire) effectuer les réparations nécessaires.

En 1996, 6933 cyclistes ont été victimes d'un accident de la route. 119 d'entre eux sont décédés et 1167 ont été grièvement blessés. Parmi ces victimes, les jeunes sont surreprésentés: 3192 victimes (46%) avaient moins de 24 ans. Et parmi ces derniers, les 10-19 ans sont particulièrement vulnérables.

Rôle de l'équipement en cas d'accident

Tous les accidents ne sont certes pas imputables au mauvais équipement des cyclistes, mais celui-ci joue indubitablement un rôle.
En effet, une enquête réalisée aux Pays-Bas en 1989, auprès de cyclistes accidentés, montrait que 5% des accidents étaient dus à un manquement technique. Une enquête plus récente de 1994, menée auprès de 7000 cyclistes, révélait que plus d'un quart d'entre eux avaient déjà été victimes d'un accident. Et parmi ces cyclistes accidentés, 10% pensaient que l'accident s'était produit à cause d'une défaillance technique. Dans notre pays, une action de contrôle menée en 1997 par le VTB-VAB dans quelque 600 écoles flamandes a montré que plus de la moitié des vélos présentaient une ou plusieurs défectuosités. C'est l'éclairage (notamment les feux) qui posait le plus souvent problème.

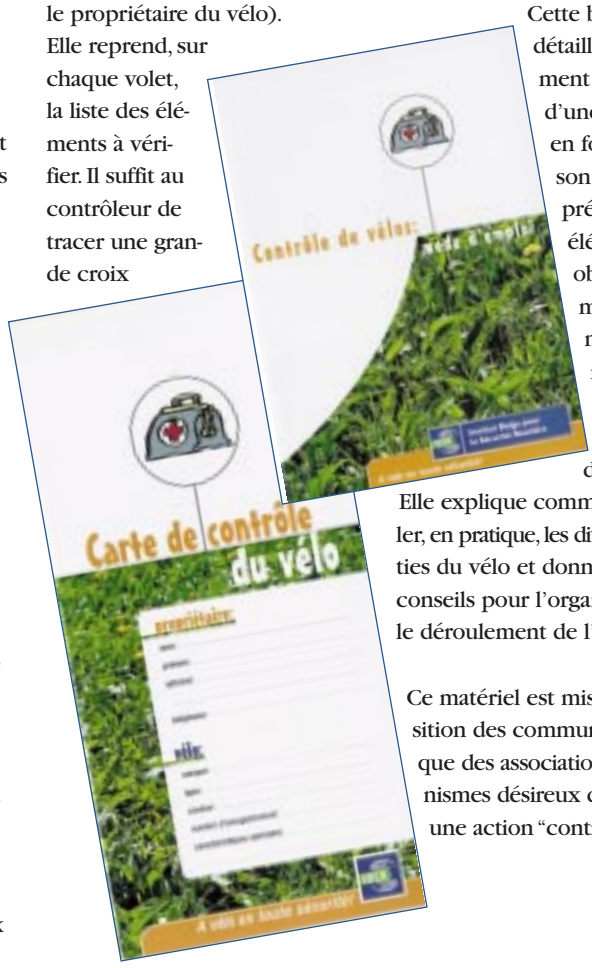
Matériel

Les coordinateurs communaux qui ont suivi la formation de l'IBSR ont bénéficié d'un tout nouveau matériel relatif à l'équipement du vélo:

1) Un **poster** qui présente l'équipement obligatoire du vélo en fonction de son modèle (vélo ordinaire, VTT, vélo de course, vélo à petites roues) et qui donne des informations sur l'état technique du vélo (pneus, jantes, rayons, selle, guidon, fourche, pédales...).

2) Une **carte de contrôle** qui comprend deux volets (l'un pour le contrôleur, l'autre pour le propriétaire du vélo). Elle reprend, sur chaque volet, la liste des éléments à vérifier. Il suffit au contrôleur de tracer une grande croix en face des éléments qu'il estime défaillants. La carte est conçue de telle sorte que la croix soit visible sur les deux volets.
Le propriétaire du vélo emporte de la sorte le diagnostic relatif à son vélo et le contrôleur, quant à lui, conserve une trace de son contrôle. Ce feuillet lui servira d'aide-mémoire lors du second contrôle et lorsqu'il fera le bilan de l'opération.

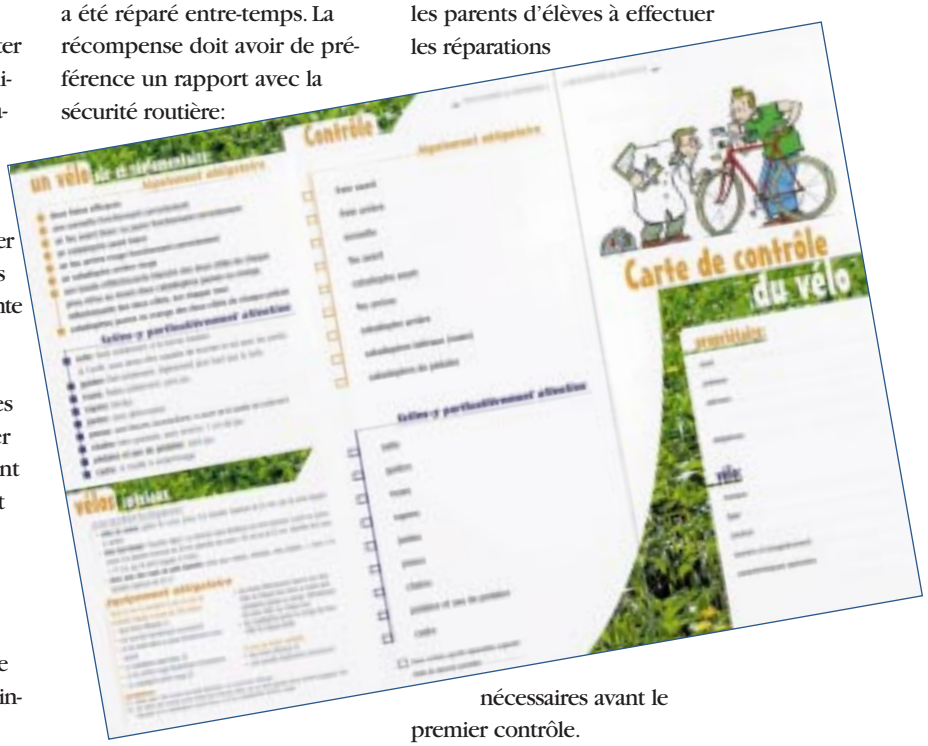
3) Une **brochure** Contrôle de vélos: mode d'emploi qui servira de vade-mecum au contrôleur. Cette brochure détaille l'équipement obligatoire d'une bicyclette en fonction de son modèle et présente les éléments non obligatoires mais néanmoins très importants pour la sécurité des cyclistes. Elle explique comment contrôler, en pratique, les diverses parties du vélo et donne des conseils pour l'organisation et le déroulement de l'opération.



Ce matériel est mis à la disposition des communes ainsi que des associations ou organismes désireux de mener une action "contrôle vélos".

Priorité à la prévention
Qu'ils soient effectués par des assistants de prévention et de sécurité ou d'autres personnes, les contrôles proposés par l'IBSR se veulent avant tout préventifs. Seuls les policiers et les gendarmes peuvent, après les vérifications, sanctionner les manquements par un procès-verbal.
Le contrôle ne doit pas se limiter à vérifier la présence de l'équipement obligatoire, il doit également porter des éléments non obligatoires mais importants pour la sécurité.
Il convient également d'informer les propriétaires sur les risques qu'ils courent si leur vélo présente telle ou telle défectuosité.
Il est nécessaire de prévoir deux séances de contrôles des vélos. D'une part, il faut laisser aux propriétaires suffisamment de temps pour qu'ils puissent faire les réparations nécessaires. D'autre part, il ne faut pas laisser passer trop de temps entre la première et la seconde vérification au risque de provoquer l'oubli ou le désintérêt. Deux à quatre semaines semblent constituer l'intervalle idéal. Lors du second contrôle, on vérifiera que les réparations ou adaptations ont été effectuées. Le contrôleur, qui aura conservé une trace de sa première vérification, ne devra plus examiner que les parties qui posaient problème.

Réparations et récompense
Prévoir un atelier de réparation couplé aux séances de contrôle est particulièrement intéressant mais est impossible sans personnel qualifié. Une autre solution est d'offrir un petit cadeau aux cyclistes dont le vélo est en ordre. Lors du premier contrôle, toute une série de cyclistes seront déjà récompensés; les autres auront l'occasion de recevoir le même cadeau lors du second contrôle si leur vélo a été réparé entre-temps. La récompense doit avoir de préférence un rapport avec la sécurité routière:



un brassard, une ceinture ou une veste fluorescents avec parties réfléchissantes, un casque vélo, un drapeau à installer sur le vélo. A défaut, la récompense peut simplement faciliter la vie du cycliste (sac à dos, coupe-vent...). Si le budget affecté à l'action ne permet pas de dépenses importantes, le cadeau peut consister en un billet de tombola pour gagner un des objets cités ci-dessus.

Quand un tel système de récompense est introduit, il doit être clairement annoncé à l'avance (presse locale, courrier aux parents...). Cela incitera les cyclistes à faire contrôler leur engin si l'opération est tout à fait volontaire. Dans le cadre d'une action menée dans une école, cette annonce incitera les parents d'élèves à effectuer les réparations nécessaires avant le premier contrôle.
Il est également important de communiquer les résultats des contrôles réalisés: le pourcentage de vélos en ordre lors de la première séance et lors de la seconde, les principales défectuosités constatées, etc.

Prévenir ou non?
C'est la direction de l'école qui prend la décision de prévenir ou non les élèves et leurs parents du contrôle.

Cette décision doit être motivée en partie par le fait que les élèves viennent à l'école à vélo ou non. Si de nombreux élèves viennent à l'école à vélo, la direction peut décider d'organiser un contrôle surprise pour tous les vélos présents ce jour-là. Si peu d'enfants viennent à l'école à vélo, il est alors nécessaire de prévenir élèves et parents afin qu'ils amènent leurs bicyclettes à l'école à la date prévue.
Les contrôles surprises ont le désavantage d'être souvent mal perçus par les élèves. Ils permettent en revanche de contrôler un maximum de vélos utilisés quotidiennement.
Les contrôles annoncés donnent l'occasion de faire réparer son vélo avant le jour des vérifications, ce qui donne un caractère plus préventif à l'action.
On court néanmoins le risque que des élèves n'amènent pas leur vélo ce jour-là, craignant d'être montrés du doigt ou obligés d'effectuer les réparations.

Quel cadre?

Il faut distinguer les contrôles effectués dans le cadre scolaire (ou parascolaire) et les autres (par exemple à l'occasion d'une manifestation sportive ou d'une fête locale).
Hors du cadre scolaire, les contrôles devront le plus souvent donner lieu à la distribution de cadeaux, afin d'attirer les propriétaires de vélo.
Les personnes chargées du contrôle des vélos (assistants de prévention et de sécurité ou autres) ne peuvent en aucun cas interpeller des cyclistes en rue et leur imposer un contrôle. Seuls les policiers et les gendarmes sont habilités à agir de la sorte.
A l'école, les contrôles de vélos les plus efficaces sont ceux qui s'intègrent dans une action plus globale visant la sécurité du cycliste[2]. Cette action peut comporter, par exemple, des leçons théoriques en classe sur le code de la route et les comportements anticipatifs, des exercices pratiques dans la cour de récréation ou dans un autre endroit protégé, une sortie à vélo...

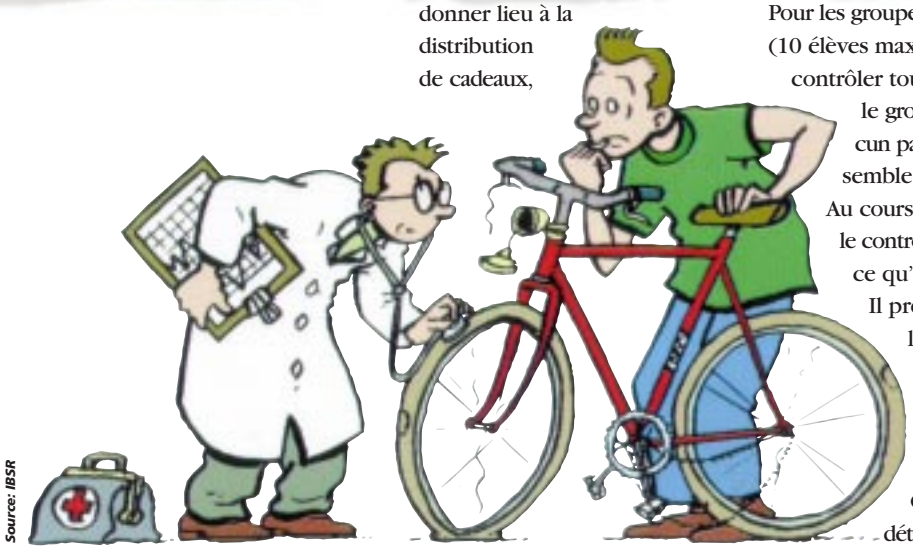
Contrôle à l'école

Pour sensibiliser de manière optimale les élèves à l'importance d'une bicyclette en ordre, il faut que chacun d'eux assiste au contrôle de son vélo.
Etant donné le nombre important de vélos à contrôler, il arrivera peut-être, dans certaines écoles, que l'opération ait lieu en l'absence des élèves, ce qui n'est pas souhaitable. Dans ce cas, les propriétaires retrouveront la carte de contrôle attachée à leur bicyclette.
Pour les groupes peu nombreux (10 élèves maximum), on peut contrôler tous les vélos avec le groupe afin que chacun participe à l'ensemble de l'activité.
Au cours des vérifications, le contrôleur explique ce qu'il fait.
Il précise également les conséquences (dangers) possibles d'une défectuosité remarquée.
Ces dangers sont détaillés dans la brochure Contrôle de vélos: mode d'emploi. Si le contrôle est effectué en groupe, l'énoncé des risques ne se fait qu'une fois, au fur et à mesure que l'on rencontre les défectuosités. Quand on les rencontre à nouveau sur un autre vélo, il suffit alors de les citer et de demander aux élèves de rappeler les risques qui y sont liés.

Le contrôleur ne doit naturellement pas modifier son attitude en fonction de l'état du vélo, surtout s'il contrôle des vélos d'enfants, car ceux-ci sont très sensibles aux remarques faites devant leurs amis. Il ne s'agit pas de montrer du doigt les propriétaires de vieux clous, encore moins de se moquer d'eux ou de leur faire peur. L'objectif de l'action est de les convaincre de la nécessité de rouler sur un vélo en ordre et en bon état, bref... un vélo sûr.

Bénédicte VEREECKE

[1] *Secrétariat Permanent à la Politique de Prévention*
[2] *L'IBSR propose aux écoles plusieurs outils didactiques permettant d'agir sur la sécurité du jeune cycliste (voir son catalogue disponible sur simple demande).*



Source: IBSR

VITesse? Non! ALcool? Non!

Réveillez le VITAL qui est en vous!

Les chiffres encourageants en matière de sécurité routière dans le Brabant wallon (la province a enregistré la baisse la plus significative du nombre de tués et de blessés graves sur ses routes entre 1990 et 1996), n'ont pas empêché les autorités de cette province de multiplier les projets dans ce domaine.

Radar... préventif!

Ainsi, alors que la problématique de la vitesse se résume généralement à mettre en œuvre certains aménagements ou à mener des campagnes de répression, la province a innové en utilisant un radar... préventif. Ce radar mobile, monté sur une remorque, est couplé à un panneau lumineux qui affiche la vitesse des voitures. Lorsqu'un conducteur passe devant le radar, il est informé de sa vitesse réelle et peut lire un message qui varie selon la vitesse enregistrée (du message "merci" si le conducteur roule à une vitesse inférieure ou égale à la limitation au message "danger" si sa vitesse dépasse de plus de 20 km/h la limitation). Cette opération est menée depuis 1996 et a permis d'intercepter - sans verbaliser - de nombreux conducteurs et de leur prodiguer des conseils de prudence.

VITAL surveille...

Le dernier projet en date a pour nom (ou plutôt prénom) Vital et vise à prévenir les excès de vitesse et la conduite sous l'influence de l'alcool par des contrôles permanents. En effet, vitesse et alcool ne font pas bon ménage et s'ils ne sont pas nécessairement la cause de l'accident, ils en aggravent souvent les conséquences.
Lors de leurs contrôles, les services de police et de gendarmerie du Brabant wallon ont constaté que de nombreux conducteurs interceptés pour excès de vitesse étaient aussi en état d'intoxication alcoolique. Il a donc été décidé d'organiser une campagne permanente, symbolisée par Vital, jeune conducteur sympathique et décontracté. Dans le cadre de cette campagne, des contrôles vitesse et alcool sont mis en œuvre dans les différentes communes de la province. Ils sont annoncés dans la presse régionale afin d'avoir un but essentiellement préventif.

En outre, des dépliants et un clip vidéo servent de supports à la campagne organisée conjointement par les Polices communales, la Gendarmerie et l'Unité Provinciale de Circulation.

... et commence à faire des merveilles!

Les premières estimations de la campagne sont particulièrement encourageantes puisqu'il semblerait que l'on soit passé de 15% de conducteurs contrôlés en excès de vitesse avant la campagne à environ 11% au cours du premier mois de celle-ci. Ce chiffre est toutefois à prendre avec précautions puisqu'il s'agit d'une moyenne calculée sur une période relativement courte. Des chiffres plus fiables seront publiés dès septembre. En attendant, faites comme Vital, levez le pied et restez sobres!

Benoit GODART

Depuis sa création en 1995, la province du Brabant wallon a mené diverses opérations en matière de sécurité routière et d'éducation de la population sur ce thème. Cette année, elle a donné naissance à Vital, un jeune conducteur qui respecte les limites de VITesse et ne conduit pas quand il consomme de l'ALcool.

Le cycliste, symbole de l'usager faible de la route

Place aux cyclistes!

Une fois l'hiver terminé, bon nombre de personnes décrochent leur vélo du clou pour faire un petit tour. Quoi de plus agréable, en effet, que de se promener tranquillement à vélo avec les enfants ou, pour les sportifs, de faire une longue sortie pour maintenir sa condition ? Non seulement l'utilisation dite récréative du vélo a le vent en poupe, tant en Flandre qu'en Wallonie, mais en outre, les gens redécouvrent le vélo en tant que moyen de transport extrêmement commode. Rouler à vélo est pratique, sain et agréable.

Outre l'utilisation récréative du vélo, les Belges sont relativement nombreux à se servir quotidiennement du vélo pour se rendre au travail, à l'école ou faire les courses, et ce pendant toute l'année. Ils ont bien raison. Le temps est enfin venu de donner au vélo la place qui lui revient: celle d'un moyen de transport à part entière.

Au point de vue technique aussi, le vélo progresse énormément: l'industrie du cycle n'est pas restée inactive ces dernières années. Un véritable déferlement d'innovations techniques a eu définitivement raison de son image quelque peu désuète. L'utilisation quotidienne du vélo est devenue de ce fait un peu plus attirante pour des groupes cibles peu intéressés auparavant.

Ainsi, bon nombre de jeunes sont séduits par l'image de solidité du vélo tout-terrain, et certains cadres dans le vent n'hésitent plus à enfourcher leur vélo pour aller travailler. Le vélo appartient clairement à un certain style de vie et a vu son statut s'améliorer.

La sécurité d'abord!

A l'instar des piétons, les cyclistes sont des usagers de la route vulnérables. Leur sécurité dépend de deux importants facteurs externes: la place que les autres usagers de la route (dans ce cas, les automobilistes) leur laissent et l'existence d'une infrastructure appropriée.

Le premier facteur a trait à l'attitude et au comportement des automobilistes à l'égard des cyclistes. Les cyclistes et les automobilistes ont tout intérêt à bien s'entendre, et c'est d'ailleurs le cas de tous les autres usagers de la route.
En l'absence de piste cyclable, les cyclistes et les automobilistes doivent partager la chaussée, ce qui peut se faire plus facilement si les automobilistes prennent en compte les besoins des cyclistes et leur accordent vraiment la place à laquelle ils ont droit.

En effet, l'insécurité du cycliste est essentiellement engendrée par le trafic motorisé. Les automobilistes doivent adapter leur comportement routier et leur vitesse à la présence de cyclistes et de piétons.

Le second facteur, celui qui concerne l'infrastructure cycliste, dépend des pouvoirs publics. A ce propos, les Régions font un effort particulier afin, comme le dit si bien le slogan,

Six bonnes raisons de choisir le vélo:

1. Le vélo est le moyen de transport le plus pratique pour les déplacements n'excédant pas 5 kilomètres, et même 8 kilomètres en ville. Pour les courts déplacements en agglomération, le vélo est indubitablement le moyen le plus rapide d'arriver à destination. Pour les plus longs trajets, la combinaison vélo + transports en commun constitue une alternative valable à la voiture.

2. Un vélo prend très peu de place et peut être facilement rangé partout. C'est dès lors LA solution pour éviter les embouteillages des voies d'accès aux villes et les problèmes de stationnement dans les centres.

3. Le vélo ne pollue pas: il fait très peu de bruit et ne dégage pas de gaz nocifs. C'est en outre un moyen très efficace d'utiliser l'énergie (en l'occurrence sa propre énergie).

4. Les cyclistes ne dépendent de personne, ne doivent pas tenir compte des horaires et évitent les files avec le sourire.

5. Le vélo est bon pour le corps et l'esprit: il permet au corps d'effectuer des exercices sains. Les personnes qui se rendent à vélo au travail commencent leur journée en meilleure forme et moins stressées que celles qui ont passé une heure dans les embouteillages.

6. Enfin, le vélo n'est pas cher du tout: le prix d'achat d'un vélo moyen est au moins 20 à 30 fois moins élevé que celui d'une petite voiture familiale, vous en profitez pendant des années, vous n'avez pas besoin d'acheter du carburant et un vélo bien entretenu ne nécessite qu'un minimum de réparations...

de "créer l'espace pour les cyclistes" sur la voie publique en aménageant les infrastructures cyclistes nécessaires.

Campagne de sensibilisation
Afin de donner un coup de pouce aux cyclistes et à la politique, l'IBSR a lancé une campagne de sensibilisation pour et sur l'usager faible de la route, organisée en collaboration avec les trois Régions.

Le premier volet de la campagne, "Place aux cyclistes", a eu lieu du 1er au 31 mai et incitait les automobilistes à faire preuve de davantage de courtoisie envers les cyclistes afin d'accroître la sécurité. "Place aux cyclistes, doit être pris au propre comme au figuré. Au figuré, dans le sens où les automobilistes doivent adapter leur attitude envers les cyclistes; au figuré, en leur laissant l'espace et les distances nécessaires.

Le second volet, "Cyclistes, nous créons votre espace", a lieu du 8 juillet au 16 août et s'adresse aux cyclistes. On y met l'accent sur l'aménagement de l'infrastrucre nécessaire. Son objectif: inciter davantage de personnes à utiliser plus souvent le vélo, en leur faisant prendre conscience des nouvelles possibilités qui sont créées à leur égard.

Des affiches, affichettes, spots radio et encarts publicitaires dans la presse écrite servent de supports à la campagne. Au total, quatre affiches différentes montrent un cycliste visiblement heureux, les cheveux dans le vent: une fillette, un senior sportif, un cadre et une jeune femme. Les cyclistes donnent une impression positive et dynamique. Comme lors des campagnes précédentes, 45.000 affichettes ont également été distribuées via le réseau de diffusion de l'IBSR dans les bâtiments publics.

Le thème du premier volet de la campagne "Place aux cyclistes" était repris de manière humoristique dans un spot radio diffusé sur les ondes de Radio 21, Bel RTL, Contact Sud, la BRF, Studio Brussel et Radio Donna.

Des annonces ont été insérées dans la presse néerlandophone et francophone. Celles-ci étaient basées sur les affichettes de la campagne et financées par les Régions. Enfin, la campagne était aussi à l'ordre du jour dans les émissions de télévision Contacts, Ça Roule et Kijk Uit.

Si après cela, vous n'avez pas une envie irrésistible d'enfourcher votre bicyclette, c'est à n'y rien comprendre!

Werner DE DOBBELEER

Les pouvoirs publics créent l'espace pour les cyclistes

Au niveau des Régions, diverses initiatives ont été prises afin de rendre la vie des cyclistes plus sûre et plus agréable:

- ***en Wallonie***, on aménage un réseau de "voies lentes", le RAVeL (Réseau Autonome pour Véhicules Lents), qui se compose principalement de chemins de halage le long des voies navigables et des chemins de fer désaffectés. Aujourd'hui, le RAVeL s'étend déjà sur 800 km, auxquels seraient ajoutés 1200 km supplémentaires. Dans un certain nombre de villes et communes (c'est notamment le cas à Charleroi, Namur, Liège, Mons, Eghezée, Wanze, Hotton, Couvin et Anthisnes), des projets pilote sont en cours afin d'encourager l'utilisation de la bicyclette.
- ***à Bruxelles***, l'accent est mis sur l'entretien des routes et des espaces publics et dans ce domaine, les pouvoirs publics accordent une attention particulière aux cyclistes lors du réaménagement des rues et des carrefours. Le Plan Régional de Développement prévoit 19 itinéraires régionaux dont deux devraient déjà être terminés cette année.
- ***la Flandre*** investit chaque année plus de 100 millions dans l'extension des pistes cyclables et le réaménagement de nombreuses routes, tout en accordant une attention particulière à la sécurité des cyclistes. Dans le cadre des conventions de mobilité, de nouvelles pistes cyclables sont aménagées le long des routes régionales, communales ou provinciales. En collaboration avec les sociétés de transport public, des points de passage sont réaménagés afin d'améliorer le confort de tous les usagers faibles de la route.

Au ***niveau fédéral,*** des efforts sont mis en oeuvre afin d'adapter la réglementation pour laisser la place aux initiatives nouvelles (ex.: adaptation de la réglementation de la zone 30, accès des cyclistes aux rues piétonnières...).

Adonis rend la marche et le vélo plus attrayants

Vélocation et Bikebus'ters

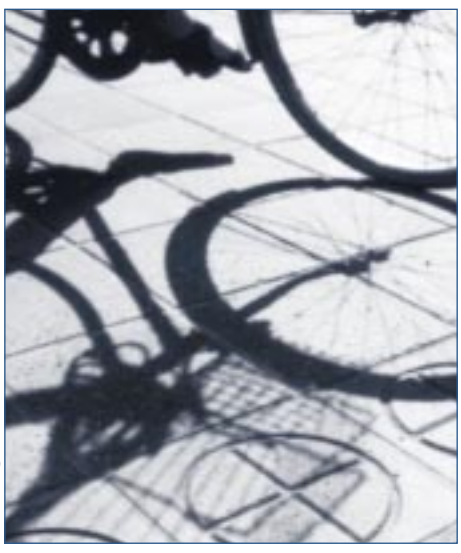
Adonis (Analysis and Development of New Insight into Subtitution of short car trips by cycling and walking) est un projet d'étude de la Commission européenne sur les possibilités de substitution des courts déplacements en voiture par la marche ou le vélo. En encourageant le vélo et la marche, on peut en effet restreindre les effets négatifs de la circulation et améliorer, en outre, le bien-être et la santé de la population.

Sept instituts de cinq Etats membres européens collaborent au projet d'étude Adonis, parmi lesquels Langzaam Verkeer[1]. L'IBSR a contribué financièrement à deux des quatre thèmes de travail dont le but était de mettre au point des catalogues de mesures en faveur du vélo et de la marche.

A la lumière d'exemples, cet article montre comment promouvoir l'utilisation du vélo autrement qu'en agissant sur l'infrastructure. Dans les prochains numéros de Via Secura, il sera question des autres catégories de mesures.

Vélocation à Copenhague

Depuis 1995, tout le monde peut faire gratuitement usage de vélos à Copenhague. Ceux-ci sont disponibles dans 120 points de location situés dans le centre de la capitale danoise (un territoire légèrement plus grand que le "pentagone" bruxellois).



Source: Langzaam Verkeer

Pour utiliser un vélo, il suffit d'introduire une caution de 20 Couronnes danoises (environ 100 FB), montant qui est restitué lorsque le vélo est remis en place. Dans tous les points de location se trouvent des informations sur la partie de la ville où les vélos peuvent être utilisés. Ceux-ci sont multicolores, ce qui les rend facilement reconnaissables. Ils sont également très robustes (avec notamment une protection contre les crevaisons). Le projet est géré par une fondation qui se charge aussi de l'entretien des vélos et de leurs garages. Cette fondation est financée par des institutions publiques et des sponsors privés. Les vélos volés ou abîmés sont immédiatement remplacés (le prix d'un tel vélo oscille entre 10.000 et 15.000 FB).

En 1996, 1700 vélos étaient en circulation. Au cours des prochaines années, l'objectif est d'atteindre les 5000 vélos. Bruxelles envisage un projet similaire et à Amsterdam, une expérience est en cours.

Avantages pour le cycliste

- La vélocation facilite les déplacements dans le centre de Copenhague de manière avantageuse, rapide et saine.
- La vélocation permet aux touristes de découvrir le centre de la ville d'une manière nouvelle.
- Les vélos loués sont robustes et exigent moins d'entretien que les bicyclettes traditionnelles.

Désavantages pour le cycliste

- L'entretien laisse souvent à désirer.
- La vélocation n'est possible que dans le centre.
- La vélocation n'a pas lieu pendant l'hiver (de décembre en avril).
- Le nombre de vélos est trop restreint pour garantir une disponibilité suffisante.
- Les vélos loués ne possèdent pas de porte-bagages ni de panier. Il est dès lors difficile d'emporter des bagages ou de transporter de petits enfants.

Avantages pour les autres usagers de la route

- "Park and bike": les automobilistes peuvent garer leur voiture à la périphérie et continuer à vélo. En dehors du centre, les places de parking sont moins chères et plus spacieuses.
- Toutes les gares disposent aussi de points de location.

Aucun chiffre n'existe sur l'évolution de l'utilisation du vélo ou de la voiture après la mise en œuvre du projet.

BikeBus'ters à Aarhus (Danemark)

Le projet BikeBus'ters à Aarhus (Danemark) a duré du 1 mai 1995 au 30 avril 1996. Son objectif était de remplacer les courts déplacements effectués régulièrement en voiture par des trajets à vélo ou en transport en commun. Les personnes qui ont laissé leur voiture à la maison ont reçu gracieusement un vélo ou des billets de bus. 175 personnes ont été sélectionnées parmi 1700 volontaires qui utilisaient quotidiennement leur voiture entre la maison et le lieu de travail sur des distances de 2 à 8 km. Le projet a été financé par l'Agence Danoise pour l'Environnement, la ville d'Aarhus et le Conseil Danois

de la Circulation qui y ont contribué à raison de 5 millions chacun.

Les 175 Bikebus'ters ont reçu un vélo en prêt pour un an, trois entretiens gratuits, un vêtement de pluie, un siège pour enfants ainsi qu'un nombre illimité de billets de bus. En hiver, des vêtements de saison et un horaire de bus valable en hiver ont également été distribués. Une visite médicale gratuite et un bulletin d'information bimestriel ont complété le tout. En cas de problème, les cyclistes ont été secourus par un service de dépannage.

Un ordinateur et le nombre de billets de bus employés ont permis de contrôler le nombre de kilomètres parcourus.
En outre, chaque participant a tenu pendant trois semaines un journal de bord de tous les déplacements à vélo, en bus ou en voiture: une semaine avant le début du projet et deux semaines pendant le projet, dont une en hiver et une en été.

Au cours de la période qui a précédé le projet (avril 1995 - premier journal de bord), 79% de l'ensemble des déplacements se faisaient en voiture, 9% à vélo, 2% en bus et 10% à pied. Après que le projet ait démarré (septembre 1995 - deuxième journal de bord), seulement 34% des déplacements avaient encore lieu en voiture, contre 53% à vélo, 4% en bus et 9% à pied. La visite médicale a montré que l'été de santé général des participants s'était considérablement amélioré. Après l'hiver (mars 1996 - troisième journal de bord), la voiture était utilisée dans 40% des déplacements, le vélo dans 28%, la marche et le bus dans chacun 16%. On a constaté une détérioration de la condition physique, notamment une augmentation du poids et du taux de cholestérol.
En un an, le Bikebus'ter a roulé en moyenne 1600 kilomètres à vélo, c'est-à-dire 80% de plus que le citadin danois moyen.

De ce qui précède, il ressort que seuls des avantages considérables peuvent convaincre un groupe important d'automobilistes de délaisser plus souvent leur voiture.
Une expérience semblable est envisageable en Belgique à condition de trouver une solution aux coûts relativement élevés. Un financement approprié permettrait éventuellement d'appliquer le principe à plus grande échelle.

Feu vert dans toutes les directions pour les cyclistes (Pays-Bas)
Pour les cyclistes, un temps d'attente plus court aux carrefours avec feux accroît l'attrait du vélo. En faisant passer le feu au vert simultanément dans toutes les directions (réglementation du "feu vert dans les quatre directions"), le temps d'attente des cyclistes qui virent à gauche est sensiblement raccourci.

"Faire passer le feu au vert dans les quatre directions" est uniquement possible si le feu est rouge pour l'ensemble du trafic automobile. Cela implique que le cycle global des feux doit être rallongé, ce qui entraîne des temps d'attente plus longs pour les voitures. Cet inconvénient doit être compensé par l'avantage accordé aux cyclistes (qui virent à gauche). L'intensité du trafic cycliste peut alors faire pencher la balance.

Aux Pays-Bas, les usagers de la route reçoivent des informations sur cette réglementation par un signal routier adéquat, placé

Source: Langzaam Verkeer

en dessous du feu pour les cyclistes. Pour le bon fonctionnement du système, il est préférable que la surface du carrefour soit aussi petite que possible, afin d'éviter de longs temps d'évacuation de celui-ci quand le feu n'est plus vert pour les cyclistes.

Un inconvénient de la réglementation est que des conflits sont possibles entre cyclistes, même si le risque de graves collisions est faible. En outre, une bonne visibilité réduit davantage le risque de conflits. En cas de discussions entre cyclistes, la règle de la priorité de droite peut être appliquée.

En Belgique, le "feu vert dans les quatre directions" ne peut être momentanément appliqué. En effet, le code de la route stipule que, lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales. Une adaptation du code de la route constitue dès lors la solution pour pouvoir appliquer le système néerlandais ici aussi.

Jan VAN SEVEREN
Langzaam Verkeer vzw

(1) Langzaam Verkeer est un groupe de services interdisciplinaire basé à Louvain et qui agit en faveur de la sécurité routière, la convivialité et la mobilité.

Code de conduite dans les files

Eviter les files en deux-roues

Celui dont le lot quotidien est d'être bloqué dans les embouteillages rêve parfois d'échanger sa voiture contre une moto. En effet, pour autant que les motocyclistes et les automobilistes s'en tiennent à un certain nombre de règles de base, elle vous permet de vous faufiler habilement entre les files.

Source: Tam Tam

Il n'est nulle part indiqué explicitement dans le Code de la Route qu'une moto ne peut pas dépasser une file lente ou à l'arrêt. Dépasser une file est favorable non seulement à la mobilité mais également à la sécurité du motocycliste.
Le présent code de conduite a été rédigé afin de mettre un terme aux discussions sur ce qui est permis et ce qui ne l'est pas.

Conseils aux motocyclistes

1. Comment dépasser une file ?

- Utilisez l'espace entre les files de voitures en attente de manière appropriée. Normalement, vous n'avez pas le droit d'utiliser cet espace, mais c'est toléré.
- En cas d'accident, la faute peut être (partiellement) imputée au motocycliste, en fonction de son comportement et de la situation.
- Adaptez votre vitesse en longeant une file en mouvement. Veillez à ce que l'écart de vitesse entre vous et la file ne dépasse pas 10 km/h environ. De cette façon, vous pouvez toujours décider de ne pas dépasser si la situation est dangereuse.
- Réintégrez la file si celle-ci se met à rouler plus vite qu'au pas. Utilisez votre clignotant pour indiquer que vous vous rabattez.
- En cas de trous dans la file, les automobilistes ont tendance à changer brusquement de bande de circulation. Soyez-y attentif! C'est une raison supplémentaire de se remettre dans la file lorsque celle-ci reprend de la vitesse.
- Faites attention aux portières qui s'ouvrent brusquement dans une file à l'arrêt, surtout en période estivale.
- Lorsque vous êtes en groupe, comportez-vous de la même manière et roulez tranquillement l'un derrière l'autre à travers la file.

2. Comment aborder une file?

- Lorsque vous approchez d'une file, utilisez les rétroviseurs pour voir si des voitures s'arrêtent derrière vous. Ralentissez progressivement et attirez l'attention des véhicules qui vous suivent en signalant votre présence avec les clignotants ou le feu stop.
- Si vous êtes le dernier de la file, utilisez également les clignotants ou le feu stop pour signaler votre présence aux véhicules qui suivent. Gardez toujours une distance suffisante par rapport au véhicule qui vous précède et essayez, si possible, de vous faufiler entre les files de voitures à l'arrêt. Celles-ci peuvent mieux amortir un choc éventuel que votre moto.

3. Où ne pouvez-vous absolument pas dépasser?

- Certaines parties de la chaussée ne peuvent être utilisées comme zone de dépassement, même par les motocyclistes. Tout d'abord, parce que c'est interdit et ensuite, parce que c'est dangereux.
  En effet, elles sont souvent remplies de saletés, ce qui peut entraîner une chute ou une crevaison.
- N'empruntez jamais: les bandes d'arrêt d'urgence, les bandes balisées en vue de travaux (temporaires ou non), les voies de sortie et les accès à l'autoroute (zones hachurées), les surfaces peintes sur le sol et enfin les zones asphaltées situées entre la berme centrale et la ligne blanche matérialisant le bord gauche de l'autoroute.

Conseils aux automobilistes

- Laissez un peu d'espace. Les motocyclistes roulent de préférence dans l'espace compris entre la file la plus à gauche et celle à sa droite. En libérant, autant que possible, cet espace, le dépassement se fera de manière plus sûre. La plupart du temps, rouler au milieu de la bande de circulation est déjà suffisant. Parfois, il peut être très utile de rouler légèrement décentré sur la droite ou sur la gauche (en fonction de la bande sur laquelle vous circulez).
- Si vous changez de bande de circulation, vérifiez que vous n'êtes pas doublé par un motocycliste et mettez toujours votre clignotant.
- En été, une voiture peut rapidement devenir un four si elle reste bloquée dans une file. Evitez toutefois d'ouvrir votre portière pour respirer un peu d'air frais et veillez à ce que vos passagers ne le fassent pas non plus.

Source: FEBIAC Info

La stabilité comme principal souci

Caravane: éviter les zigzags

Une caravane ne repose que sur trois points d'appui: deux roues et un attelage. Cela la rend instable. Et comme elle est attachée à la voiture, tous les éléments qui agissent sur la stabilité de la caravane (revêtement inégal, vent latéral,...) ont également une influence sur la voiture elle-même.
Lorsque vous tractez une caravane, n'oubliez pas certaines règles essentielles:

- réduisez votre vitesse;
- freinez prudemment et en douceur;
- faites attention lors du dépassement d'autres véhicules ainsi que lors de toute situation qui peut provoquer un déséquilibre.

Vérification avant le départ

Avant de partir, il est nécessaire de vérifier un certain nombre d'éléments:

- Lorsque vous tractez une caravane, les pneus sont davantage soumis à rude épreuve. Vérifiez dès lors l'état et la pression des pneus de la voiture et de la caravane. Conformez-vous aux prescriptions du constructeur.
- Vérifiez le bon fonctionnement des feux de l'ensemble. Nettoyez ceux qui sont sales.
- Veillez à ce que le chargement soit correctement amarré et placé autant que possible au-dessus de l'essieu ou légèrement en avant de celui-ci.

Sur la route

- Une voiture avec une caravane est plus encombrante qu'une voiture seule. Il faut donc rouler bien à droite!
- La remorque doit toujours être tirée ou retenue par la voiture. Pour garder le contrôle de l'ensemble, votre moteur doit toujours tourner au bon régime. Il est donc nécessaire de changer souvent de vitesse.
- Respectez les limitations de vitesse imposées et faites particulièrement attention aux signaux spécifiques, valables uniquement pour les caravanes.
- Attention aux inégalités dans le revêtement routier ainsi qu'aux éventuels obstacles. Ils peuvent déstabiliser la caravane et la voiture.
- Ralentissez en cas de grand vent. Tenez compte de l'effet engendré par les murs, ponts, gros véhicules, etc. que vous dépassez.
- Prenez vos virages prudemment. Ralentissez suffisamment, rétrogradez avant le virage et choisissez le meilleur rapport de vitesses. Vous éviterez ainsi des manoeuvres difficiles et dangereuses.
- Dans les descentes, la caravane est un poids mort qui pousse votre voiture. Rétrogradez à temps et recherchez le rapport de vitesses qui vous donne le frein moteur maximum. Si ce n'est pas suffisant, appuyez de manière brève mais ferme sur le frein. Faites attention de ne pas bloquer vos roues et de garder votre volant dans la bonne position. En aucun cas, il ne faut contre-braquer sous peine de commencer à zigzaguer dangereusement.
- Dépasser exige plus de temps et d'attention. Pensez dès lors à rétrograder à temps, à accélérer franchement et à vous rabattre calmement et pas trop tôt.

Vous zigzaguez? Lâchez les gaz!

Si, malgré tout, la caravane perd son équilibre et commence à zigzaguer, n'accélérez pas.
En effet, des expériences récentes menées par l'ANWB[1] aux Pays-Bas ont montré qu'accélérer ne faisait qu'aggraver la situation.
La seule solution est de ralentir en lâchant les gaz. Vous passerez ainsi sous la vitesse critique à partir de laquelle la caravane zigzague.

Il existe actuellement des systèmes qui accentuent la stabilité d'une remorque: ce sont en fait des blocs métalliques qui garantissent un attelage plus solide entre la voiture et la caravane.

Ces stabilisateurs peuvent être montés sur tous les types de caravanes ou de remorques et coûtent entre 8500 et 14.000 FB. De plus en plus de remorques en sont équipées d'origine.
Ils repoussent le seuil critique à partir duquel le zigzag commence, mais ne peuvent en aucun cas empêcher tout danger de zigzag. Un seul conseil donc: prudence!

Werner DE DOBBELEER

[1] *Algemene Nederlandse Wielrijdersbond*

Celui qui souhaite traverser l'Europe avec son logis sur roues et n'en conserver que de bons souvenirs, ne doit pas perdre de vue certaines choses. En effet, une caravane est une maison carrée d'une tonne attachée à l'arrière de la voiture. Il vaut mieux en tenir compte.

Source: Volkswagen

Journées internationales de la sécurité routière

Jiditva '98

Les 26, 27 et 28 octobre, l'hôtel Palace à Bruxelles sera le théâtre des Journées Internationales de la Sécurité Routière, un congrès qui a lieu tous les cinq ans et qui sert de lieu de rencontre pour tous les experts en la matière.

En 1958, il y a juste 40 ans, furent organisées pour la première fois *les Journées Internationales de l'Inspection Technique des Véhicules Automobiles* (JIDITVA) qui, depuis lors, se déroulent tous les cinq ans. En 1978, le congrès fut rebaptisé *Journées Internationales de la Sécurité Routière.*

L'objectif des JIDITVA est de permettre l'échange, sur le plan international, d'informations et d'expériences relatives au contrôle technique et au permis de conduire. Durant trois jours, spécialistes, autorités et personnes intéressées du monde entier pourront se rencontrer et s'informer sur les dernières évolutions en la matière.

Les conférences du congrès seront réparties selon les deux thèmes majeurs, *Contrôle technique et Permis de conduire*, et subdivisées en plusieurs thèmes secondaires.

Thème A:
Contrôle technique

- La Belgique a déjà une longue tradition (65 ans) dans le domaine du contrôle périodique des véhicules automobiles. De ce fait, elle est à la pointe de l'évolution technique dans ce domaine.
- La problématique de l'environnement reste d'actualité, d'où l'importance accordée au contrôle des gaz d'échappement. Une série d'initiatives dans ce domaine, en cours d'élaboration, seront traitées au cours du congrès.
- Dans le cadre d'une évolution qui repousse toujours les limites, l'attention se portera également sur l'OBD (On Board Diagnostics).
- D'autres nouvelles évolutions seront traitées plus en détail, entre autres le dernier état d'avancement du dossier concernant le réglage et le contrôle des feux avant et arrière, et l'influence électromagnétique sur l'électronique du véhicule.
- Le parc des véhicules toujours croissant impose une informatisation des procédures de contrôle. Quelques réalisations pratiques seront présentées.
- Un intérêt particulier sera également accordé au recours à des normes internationales et à l'introduction de systèmes "qualité" dans les organismes de contrôle compétents.
- Le contrôle des véhicules après accident et l'adaptation des véhicules pour les personnes handicapées restent des sujets sensibles. Différents points de vue seront avancés.

Thème B:
Permis de conduire

- Les récents développements en matière de permis de conduire visent à une harmonisation de la formation à la conduite et des examens sur le plan européen. La diversification des différentes catégories de permis et l'introduction de permis de plus en plus spécifiques constituent un point clé de cette harmonisation. Les objectifs de la formation à la conduite en général ainsi que les méthodes de formation pour les chauffeurs de poids lourds et les conducteurs de moto font l'objet d'une attention toute particulière. Dans le cadre de l'évaluation du conducteur, l'accent est essentiellement mis sur l'importance de l'acquisition d'expérience et des comportements routiers.
- Les formations complémentaires et le suivi du conducteur occupent également une place prépondérante dans les préoccupations du monde de la sécurité routière.
  Des tendances se font jour en Europe concernant les peines alternatives pour délinquants routiers.
  Des critères de sélection et des groupes cibles se dégagent et des méthodes de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière sont mises au point.
- Le congrès abordera également le thème des conducteurs âgés et se penchera sur leur implication dans les accidents. On traitera des problèmes de vieillissement dans le cadre de l'aptitude à la conduite ainsi que des stratégies pour y remédier, sans oublier les nouvelles technologies dans ce domaine.
  La question de l'évaluation de l'aptitude à la conduite sera également soulevée.

Programme des partners

Outre un programme général, un programme a également été concocté pour les partners, dans lequel culture et détente sont conjuguées de manière agréable. Ce programme comprend entre autres une visite à la Maison Magritte de Jette, aux cristalleries du Val-Saint-Lambert ainsi qu'une promenade culturelle à travers Gand.

Werner DE DOBBELEER

Renseignements:
Secrétariat du Congrès Jiditva 98
IBSR
Chaussée de Haecht, 1405
1130 Bruxelles
tél.: 02/244.15.11
fax: 02/216.43.42
e-mail: jiditva@ibsr.be

Journées internationales de la sécurité routière

Jiditva '98

Les 26, 27 et 28 octobre, l'hôtel Palace à Bruxelles sera le théâtre des Journées Internationales de la Sécurité Routière, un congrès qui a lieu tous les cinq ans et qui sert de lieu de rencontre pour tous les experts en la matière.

En 1958, il y a juste 40 ans, furent organisées pour la première fois *les Journées Internationales de l'Inspection Technique des Véhicules Automobiles* (JIDITVA) qui, depuis lors, se déroulent tous les cinq ans. En 1978, le congrès fut rebaptisé *Journées Internationales de la Sécurité Routière.*

L'objectif des JIDITVA est de permettre l'échange, sur le plan international, d'informations et d'expériences relatives au contrôle technique et au permis de conduire. Durant trois jours, spécialistes, autorités et personnes intéressées du monde entier pourront se rencontrer et s'informer sur les dernières évolutions en la matière.

Les conférences du congrès seront réparties selon les deux thèmes majeurs, *Contrôle technique et Permis de conduire*, et subdivisées en plusieurs thèmes secondaires.

Thème A:
Contrôle technique

- La Belgique a déjà une longue tradition (65 ans) dans le domaine du contrôle périodique des véhicules automobiles. De ce fait, elle est à la pointe de l'évolution technique dans ce domaine.
- La problématique de l'environnement reste d'actualité, d'où l'importance accordée au contrôle des gaz d'échappement. Une série d'initiatives dans ce domaine, en cours d'élaboration, seront traitées au cours du congrès.
- Dans le cadre d'une évolution qui repousse toujours les limites, l'attention se portera également sur l'OBD (On Board Diagnostics).
- D'autres nouvelles évolutions seront traitées plus en détail, entre autres le dernier état d'avancement du dossier concernant le réglage et le contrôle des feux avant et arrière, et l'influence électromagnétique sur l'électronique du véhicule.
- Le parc des véhicules toujours croissant impose une informatisation des procédures de contrôle. Quelques réalisations pratiques seront présentées.
- Un intérêt particulier sera également accordé au recours à des normes internationales et à l'introduction de systèmes "qualité" dans les organismes de contrôle compétents.
- Le contrôle des véhicules après accident et l'adaptation des véhicules pour les personnes handicapées restent des sujets sensibles. Différents points de vue seront avancés.

Thème B:
Permis de conduire

- Les récents développements en matière de permis de conduire visent à une harmonisation de la formation à la conduite et des examens sur le plan européen. La diversification des différentes catégories de permis et l'introduction de permis de plus en plus spécifiques constituent un point clé de cette harmonisation. Les objectifs de la formation à la conduite en général ainsi que les méthodes de formation pour les chauffeurs de poids lourds et les conducteurs de moto font l'objet d'une attention toute particulière. Dans le cadre de l'évaluation du conducteur, l'accent est essentiellement mis sur l'importance de l'acquisition d'expérience et des comportements routiers.
- Les formations complémentaires et le suivi du conducteur occupent également une place prépondérante dans les préoccupations du monde de la sécurité routière.
  Des tendances se font jour en Europe concernant les peines alternatives pour délinquants routiers.
  Des critères de sélection et des groupes cibles se dégagent et des méthodes de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière sont mises au point.
- Le congrès abordera également le thème des conducteurs âgés et se penchera sur leur implication dans les accidents. On traitera des problèmes de vieillissement dans le cadre de l'aptitude à la conduite ainsi que des stratégies pour y remédier, sans oublier les nouvelles technologies dans ce domaine.
  La question de l'évaluation de l'aptitude à la conduite sera également soulevée.

Programme des partners

Outre un programme général, un programme a également été concocté pour les partners, dans lequel culture et détente sont conjuguées de manière agréable. Ce programme comprend entre autres une visite à la Maison Magritte de Jette, aux cristalleries du Val-Saint-Lambert ainsi qu'une promenade culturelle à travers Gand.

Werner DE DOBBELEER

Renseignements:
Secrétariat du Congrès Jiditva 98
IBSR
Chaussée de Haecht, 1405
1130 Bruxelles
tél.: 02/244.15.11
fax: 02/216.43.42
e-mail: jiditva@ibsr.be

Dans le but de sauver des vies

Etude des accidents mortels

A la recherche d'indications pour améliorer la politique de prévention des accidents mortels, le bureau d'étude "Mens en Ruimte" a examiné, à la demande de l'IBSR, les dossiers judiciaires d'un échantillon de 120 accidents de la circulation, choisis parmi un fichier global de 6314 accidents mortels qui ont eu lieu entre 1991 et 1994. Cet échantillon n'est évidemment pas représentatif de l'ensemble de la population des accidents mortels. On est parti de l'hypothèse que les informations sur chaque accident individuel présentent des points d'application utilisables pour les recommandations générales en matière de prévention d'accidents mortels.

Modèle de phase

Dans les années 90, la *Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (SWOV)[1] a mis au point le "modèle de phase pour l'analyse d'accidents de la circulation". Ce modèle comporte sept phases qui apparaissent dans la totalité des accidents. Une combinaison de facteurs critiques au cours de chacune de ces phases conduit à l'accident et est également importante pour les suites de celui-ci. L'utilité de ce modèle de phase a été contrôlée dans le cadre de l'étude belge en profondeur.

Dossiers pas toujours complets

Comme les données d'accidents de l'Institut National de Statistique ne contiennent que des informations partielles sur les différentes phases d'accidents, les dossiers judiciaires ont été consultés dans l'espoir d'y trouver des données complémentaires. Toutefois, 10 des 120 dossiers ne se retrouvaient pas dans le fichier de l'INS, ce qui signifie que tous les accidents mortels ne sont pas rapportés! Bien souvent, les données sur les alcootests et le port de la ceinture ne correspondent pas, si bien que l'on peut se poser des questions sur la complétude et la précision des données de l'INS.

Les rapports d'expertise se sont avérés indispensables à la reconstruction des accidents, même si la qualité des expertises varie considérablement. Ainsi, les méthodes employées et la présentation des données n'étaient nullement uniformes. C'est pourquoi il est peut-être utile de soumettre la formation et la nomination des experts judiciaires à une évaluation.

Facteurs critiques

Lors de chaque accident, on peut détecter des facteurs critiques qui ont débouché sur cet accident. Les dossiers judiciaires ne comportent cependant pas assez d'informations pour remplir complètement le modèle de phase. Seules les données sur l'incident (qui précède directement la collision proprement dite) et la collision sont suffisantes. On ne retrouve, par exemple, que des données sporadiques sur la qualité des secours d'urgence. Il n'est possible d'obtenir de plus amples informations qu'en interrogeant les personnes de l'entourage de la victime. Ce manque de données ne permet pas d'utiliser systématiquement dans la pratique le modèle de phase pour des analyses d'accidents.

Conclusions

Afin de combler le manque actuel d'informations sur les causes d'accidents, l'étude préconise l'installation d'une "boîte noire" dont le rôle est d'enregistrer les différents paramètres liés au comportement du véhicule et de son conducteur. La tâche des experts peut en être facilitée et les problèmes de responsabilité mieux définis.
On peut même s'attendre à un effet préventif favorable en matière de comportement routier en général. En ce qui concerne l'environnement, il s'avère que certaines configurations de routes donnent lieu à de graves accidents, telles les manoeuvres de dépassement sur les routes à trois bandes. L'implication des différentes catégories d'usagers de la route démontre l'importance de l'approche des groupes cibles. Les jeunes automobilistes et les piétons plus âgés courent, par exemple, plus de risques d'être impliqués dans de graves accidents.
Enfin, l'importance du contrôle orienté constitue une conclusion essentielle d'une politique efficace de sécurité routière.

Jan PELCKMANS

Il est deux heures moins le quart dans la nuit de samedi à dimanche. Sur une route de campagne, une voiture roule à 160 km/h dans un virage et s'encastre peu de temps après dans un arbre. Le jeune conducteur ne porte pas sa ceinture, est éjecté du véhicule et meurt à son arrivée à l'hôpital.
Aucun alcootest n'est effectué. Par après, il s'avère que le jeune homme s'est tué à deux pas du domicile de ses parents et qu'il connaissait donc bien le virage... Reste une question lancinante: quelle est la cause de l'accident (ou aurait-on pu l'empêcher)?

[1] *Fondation Néerlandaise pour l'Analyse Scientifique de la Sécurité Routière*

Source: IBSR

Bruxelles
En février, mars et avril, l'ONE a exposé nos panneaux sur les sièges pour enfants. Beaucoup de parents ont marqué un intérêt certain pour les recommandations sur la sécurité des jeunes enfants en voiture.

Eupen
Du 11 au 27 février, la police a organisé des tests de réaction pendant les journées portes ouvertes. De savantes explications ont été prodiguées sur les distances de freinage et de sécurité.

Oud-Heverlee
Le 15 février, la police et la gendarmerie ont organisé avec succès une journée de prévention, en collaboration avec des sociétés intéressées par la sécurité routière. Nous avons mis des panneaux d'exposition, des dépliants et un réactomètre à leur disposition.

Mol
La police a présenté un superbe stand au salon de la moto les 7 et 8 mars. On pouvait y voir des panneaux sur la sécurité des motocyclistes ainsi que les dépliants et les affiches de l'IBSR.

Deinze
La police et la gendarmerie ont organisé, du 9 mars au 4 avril, le mois de la sécurité routière. L'IBSR a fourni des panneaux et du matériel vidéo.

Turnhout
Du 20 au 25 mars, la police tenait un stand lors du salon local annuel. L'IBSR a fourni des panneaux et un réactomètre.

Gerpinnes
Par leur présence à la fête des enfants du 20 au 25 mars, la gendarmerie a prouvé sa gentillesse envers ceux-ci. Elle a attiré l'attention des petits et des grands sur les sièges pour enfants destinés à être placés dans les voitures et sur les vélos.

Torhout
Les 3 et 5 avril, la police a ouvert ses portes au grand public. Les panneaux et les dépliants de l'IBSR ont permis de mettre en valeur diverses activités en matière de sécurité routière.

Turnhout
Du 20 au 30 avril, le service de prévention a invité les écoles secondaires à suivre un exposé sur les grands dangers dans la circulation: vitesse trop élevée et alcool au volant. Notre réactomètre était particulièrement utile pour illustrer le thème de la vitesse.

Louvain
Les étudiants en économie ont élu, le 22 avril, un nouveau président, ce qui a été dignement fêté. Le bus 0,5‰ stationnait à la sortie du bureau de vote, de telle sorte que bon nombre d'étudiants en ont été dégrisés.

Rotselaar
La police a organisé, les 24 et 25 avril, deux journées portes ouvertes. L'IBSR lui a prêté du matériel de promotion en faveur d'une vitesse adaptée.

Wezembeek-Oppem
La police a participé aux fêtes communales en tenant un stand sur la sécurité routière. L'IBSR a fourni des panneaux sur le surveillant habilité, les enfants en voiture, l'alcool et les accidents du week-end. Un réactomètre était également disponible.

Gerpinnes
Les 24 et 25 avril, la gendarmerie a organisé deux journées portes ouvertes. Les activités liées à la sécurité routière étaient à l'honneur grâce aux panneaux sur la vitesse, l'alcool, les sièges pour enfants, les accidents du week-end, la réglementation sur le vélo...

Anvers
Les 25 et 26 avril, l'IBSR était présent, comme chaque année, au salon Baby Boom. Nous avions emporté les traditionnels panneaux sur les sièges pour enfants ainsi qu'un montage audiovisuel sur les accidents de la circulation.

Gand
L'Académie de Police de Flandre Orientale a organisé, les 25 et 26 avril, deux journées portes ouvertes. Plusieurs panneaux de l'IBSR y ont été exposés.

Turnhout
Les 25, 26 et 27 avril, l'IBSR a aménagé un stand à l'occasion du salon de l'enseignement. Les visiteurs ont été étonnés du large éventail de moyens didactiques de l'IBSR.

Herselt
Le 27 avril, la police a organisé un concours interscolaire sur la circulation à l'aide des diapositives de l'IBSR. Il y était surtout question de la réglementation pour les cyclistes.

Bruxelles
La journée annuelle de la santé devient tout doucement une tradition à l'ULB. Le réactomètre a permis aux futurs médecins de faire connaissance avec les distances de freinage et l'impact en cas de collision.

Mouscron
A l'occasion du 150ème anniversaire des pompiers, la gendarmerie disposait d'un stand sur la sécurité routière.
Nos panneaux thématiques donnaient des explications sur les enfants dans la circulation, l'alcool, les ceintures et les accidents du week-end.

Hamme
Le salon de l'enseignement des 4 et 5 mai constituait pour nous l'occasion idéale de présenter notre matériel didactique.

Waanrode-Kortenaken
Le 7 mai, la Reine Paola a rendu une visite à l'Ecole Primaire Libre "De Zonnebloem".
La Reine a assisté aux activités organisées dans le cadre de la Journée de la Sécurité Routière et a récompensé les jeunes participants en leur témoignant son très grand intérêt.

Source: Police Mol